

vuesDensemble

SOUS LA DIRECTION DE

VINCENT KAUFMANN / EMMANUEL RAVALET

OUTILS D'ANALYSE POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

L'URBANISME PAR LES MODES DE VIE

MētisPresses

ACCÈS À LA VERSION NUMÉRIQUE

Connectez-vous au site de MêtisPresses et accédez à la page de l'ouvrage. Cliquez sur le bouton «Version numérique» et vous serez redirigés vers le livre numérique en ligne.

La version numérique enrichie donne notamment accès, en complément à l'édition imprimée, à des vidéos, des images supplémentaires et des liens externes.

Le lecteur rencontrera tout au long du présent livre le symbole  indiquant la présence, dans la version numérique, de documents complémentaires.



MêtisPresses © 2019

Route des Acacias 43, CH-1227 Genève
www.metispresses.ch

ISBN: 978-2-94-0563-50-0

Reproduction et traduction, même partielles, interdites.
Tous droits réservés pour tous les pays.

Table des matières

Introduction / Du bon usage des sciences sociales pour les urbanistes Vincent Kaufmann • Emmanuel Ravalet	9
PARTIE I / APPROCHER LES «MODES DE VIE»	
Album / Choix résidentiels	19
1 / Saisir la diversité des modes de vie pour comprendre les choix résidentiels Vincent Kaufmann • Luca Pattaroni	39
2 / Saisir la mobilité et les modes de vie pour analyser la spatialité du quotidien Yann Dubois • Lorris Tabbone	57
3 / Modes de vie et consommations énergétiques Lorris Tabbone • Emmanuel Ravalet • Mathieu Durand-Daubin • Vincent Kaufmann	75
4 / Modes de vie et barrières non-matérielles des frontières Yann Dubois	93
PARTIE II / LES TRANSFORMATIONS DES MODES DE VIE	
Album / Lenteur	111
5 / Promouvoir la lenteur dans la ville: rythmes de vie et aménagement urbain Ander Audikana • Aniss Mezoued • Javier Martínez Contreras Derek Christie • Emmanuel Ravalet	131
6 / Quels modes de vie dans les sociétés du futur? Une analyse par les aspirations Emmanuel Ravalet • Vincent Kaufmann	145
7 / L'importance croissante de la qualité des temps de déplacements Guillaume Drevon • Yann Dubois • Emmanuel Ravalet • Vincent Kaufmann	159
8 / Dépendance à l'automobile et pressions temporelles Dominic Villeneuve • Guillaume Drevon	171

PARTIE III / AGIR SUR LES MODES DE VIE POUR RÉDUIRE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

Album / Consommation	193
9 / La localisation résidentielle au-delà des aspirations Emmanuel Ravalet • Lorris Tabbone • Vincent Kaufmann	213
10 / Pour une prospective des modes de vie Vincent Kaufmann • Emmanuel Ravalet	223
11 / Comment concevoir des cadres de vie durables à l'heure de la transition énergétique ? Sophie Lufkin • Emmanuel Rey	233

CONCLUSIONS

Album / Appropriation	247
Passer à l'action Vincent Kaufmann • Emmanuel Ravalet	265
Bibliographie	271
Auteurs	283
Le LaSUR	285
Crédits	287

DU BON USAGE DES SCIENCES SOCIALES POUR LES URBANISTES

Introduction

Reconnaître la diversité

Les sociétés contemporaines ont changé, suffisamment pour qu'il ne soit plus pertinent d'imaginer leur développement territorial avec les mêmes approches, les mêmes concepts et les mêmes méthodes que dans les années 1970. Planifier le développement territorial, déployer une politique d'urbanisme qui atteint ses objectifs, nécessite désormais de partir des pratiques, des attentes et des aspirations des acteurs, qu'ils soient individuels ou collectifs. Parmi les changements qu'ont connus les sociétés européennes depuis les années 1970, il y en a trois qui rendent ce postulat incontournable.

Tout d'abord, avec l'accroissement des vitesses des systèmes de transport, la démocratisation de cette vitesse, la diversification des modes de transport et le développement massif des possibilités de communication à distance, il est désormais facile de s'échapper de son cadre de vie. C'est ainsi que nous assistons à une transformation progressive des modalités de la proximité. Avec les possibilités d'immédiateté ubiquitaires désormais offertes par la communication à distance, il est en effet possible d'assurer une proximité des êtres sans qu'il y ait de proximité physique, et à l'inverse, les situations de coprésence connectées se développent, et avec elle des formes de «coprésence factice» dans lesquelles la proximité physique des êtres s'accompagne de la communication à distance.

Deuxièmement, la diversité de la population et de ses attaches atteint aujourd'hui un niveau inédit dans l'histoire, même si la ville a toujours été un mélange de populations (WIRTH 1938). Au sein d'un territoire donné cohabitent désormais des personnes aux pratiques culturelles, religieuses et linguistiques très diversifiées, si bien que la question de la cohésion se pose avec une acuité nouvelle et que l'urbanisme doit y contribuer. Ce phénomène est lié aux dynamiques de migrations et aux sociétés multiculturelles qu'elles dessinent progressivement, mais aussi à la diversification des modèles de vie et des sociabilités qui leur sont associées. Notons enfin que les attentes et aspirations en matière de logement, de rapport au quartier de domicile, de rapport aux déplacements se sont aussi diversifiées. Ceci concerne aussi bien les questions de localisation que celles de statut d'occupation, les aménités de proximité que l'accessibilité et les ambiances (PATTARONI 2009).

Dans ce contexte, et c'est le troisième aspect, il n'est plus pertinent de penser le territoire, le planifier, l'imaginer, pour des individus «moyens», dont on suppose que les seules variables de comportement sont le reflet plus ou moins mécanique de leur revenu et de la composition de leur ménage. Il est au contraire essentiel d'intégrer

cette diversité à la démarche de planification et à l'urbanisme en général, sous peine de se faire submerger par des pratiques de «détournements créatifs» qui s'apparentent à des arts de faire (DE CERTEAU 1980) ou à des tactiques d'instrumentalisation individuelles (KAUFMANN 2014) de la part de personnes ou d'acteurs collectifs qui jouent avec le cadre formaté et le projet implicite qu'il contient pour en faire autre chose.

Penser autrement est donc désormais une nécessité, il y va de la capacité politique à agir sur le territoire. Concevoir l'aménagement d'un territoire et de ses espaces aux différentes échelles implique d'abandonner ou de reconsidérer certains concepts et outils des politiques publiques, comme la mixité résidentielle, le *zoning*, la densité urbaine. Ces éléments sont trop souvent mobilisés de manière univoque et figée. En ce sens, nous considérons qu'il faudrait leur substituer une approche qui parte des acteurs. Il est temps de prendre au sérieux le précepte d'Aristote, qui disait au temps de la Grèce Antique déjà, que «la ville est un ensemble d'hommes avant d'être un ensemble de pierres».

Le présent ouvrage s'inscrit dans cette perspective et invite à approcher l'urbanisme et le développement territorial à partir des modes de vie. Dans cette entreprise, nous mobiliserons l'analyse des modes de vie, qui renvoie aux besoins et valeurs fondamentales d'un acteur et non pas uniquement à ses pratiques de consommation. Au sein des modes de vie, nous mettrons un accent particulier à l'analyse des mobilités, qui en constituent une dimension essentielle. Nous finirons par insister sur les attributs dont un territoire doit disposer pour être en mesure d'accueillir la diversité des modes de vie.

Avant de présenter le déroulement précis des différents chapitres du livre et leur succession, il est important de bien préciser les notions qui sont au cœur de notre ouvrage, à savoir les modes de vie, les mobilités et leur caractère réversible et le potentiel d'accueil des territoires.

La notion de modes de vie à travers le temps

Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, un modèle de vie «californien» associant la maison, la voiture, l'autoroute et le frigo va progressivement devenir l'inspiration dominante des politiques de développement territorial en Europe (KAUFMANN 1999). Cette approche va ériger en modèle de vie désirable un mode de vie spécifique, que l'on peut qualifier de périurbain.

Pourtant, avec les mouvements sociaux des années 1960 et 1970, ce modèle de vie va être contesté et d'autres modèles seront revendiqués. La critique porte en particulier sur le fait qu'avoir une vie réussie n'implique pas nécessairement de se fondre dans un mode de vie résidentiel matérialiste où l'on possède des biens meubles et immeubles, et l'on fonde une famille nucléaire pour la vie (BELL 1978), mais peut prendre des formes inspirées par les utopies postmatérialistes, néonomades ou écologistes (PINÇON et PINÇON-CHARLOT 2001).

De nombreux travaux de recherche ont porté sur les revendications portées par ces mouvements sociaux en matière de mode de vie et d'habitat ces trente dernières

années, à commencer par la très abondante littérature relative à la gentrification (HAMNETT 1996, SMITH 1996). Dès le début des années 2000, les «bobos» ont cristallisé – parfois négativement – ces nouveaux imaginaires ouvrant à des formes alternatives de consommation. Si la notion de «bobo» peut être considérée comme trop étroite et caricaturale, il n'en reste pas moins que les évolutions qu'elle contient sont bien réelles et modifient en profondeur l'éventail des aspirations en termes de réussite sociale et de qualité de vie (BUTLER et ROBSON 2003, THOMAS 2013).

Pour aborder analytiquement cette diversité des modèles d'aspirations, la notion de mode de vie est précieuse, car elle permet de lier des aspects relatifs aux choix résidentiels avec d'autres qui relèvent de la vie quotidienne, ceci en articulant des dimensions correspondant à la position sociale avec des considérations ayant trait aux valeurs.

C'est à Georg Simmel (1902) que l'on doit l'introduction de la notion de mode de vie en sciences sociales. Il développe l'idée que les sociologues ne peuvent avoir une réelle connaissance des phénomènes sociaux sans organiser le réel à l'aide de catégories. Il met en place des structures formelles des relations sociales qu'il appelle la théorie des «formes sociales», des formes sociales qui se construisent à partir des expériences et des apprentissages. Dans le sillage des travaux de Simmel, le texte célèbre de Louis Wirth (1938), *Urbanism as a way of life*, considéré comme le testament de recherche de l'École de Chicago, fait de l'étude des modes de vie, de leur cohabitation et de leur co-construction avec les espaces dans lesquels ils s'inscrivent le cœur des études urbaines. Wirth décrit ainsi la ville comme «une mosaïque de mondes sociaux» dans laquelle on observe une juxtaposition des modes de vie.

À partir de ces travaux pionniers, la notion de mode de vie va connaître de nombreux développements, mais elle ne fait, aujourd'hui, pas l'objet d'un véritable consensus, ni dans sa définition ni dans son approche, entre des approches structuralistes bourdieusiennes (BOURDIEU 1979, 1980), des approches plus consuméristes et réflexives (BECK 1986) et des approches intégratrices cherchant à identifier les modes de vie à partir des ressources, des aspirations et valeurs:

– Dans les **PREMIÈRES**, le mode de vie est conçu comme le reflet de la classe sociale. Les pratiques et valeurs des personnes sont donc avant tout déterminées par leur position dans l'espace social (BOURDIEU 1979, 1980).

– Dans les **DEUXIÈMES**, la structuration en classes de la société est considérée comme dépassée pour l'analyse des modes de vie, en raison entre autres de l'émancipation des individus (BECK 1986). Dans cette optique, le mode de vie est alors le reflet de pratiques et d'aspirations qui se construisent de façon plus individuelle.

– Les **TROISIÈMES** approches, intégratrices, cherchent à combiner tant les inégalités sociales classiques (classe, statut, prestige produits par la formation, le revenu ou le genre) et les «nouvelles» inégalités en matière de consommation, d'attitudes et de valeurs (OHNMACHT 2009, BÖGENHOLD 2001, HRADIL et SPELLERBERG 2011, DI MÉO 1999, GIDDENS 1987, MÜLLER 1992). Pour Grafmeyer (1999), le mode de vie «inclut non seulement les pratiques de consommation, mais aussi les formes de sociabilité et

les emplois du temps libres», alors que le «style de vie» renvoie davantage aux représentations et aux valeurs. D'autres auteurs considèrent que le mode de vie renvoie tant aux pratiques qu'aux représentations et valeurs (HRADIL 1999, THOMAS et PATTARONI 2012).

Cette troisième et dernière approche a donné lieu à une littérature scientifique abondante sur la dimension spatiale et temporelle de la vie quotidienne: c'est dans son sillage que nous inscrivons nos réflexions pour un urbanisme des modes de vie.

La notion de mode de vie, dans l'optique où nous venons de la définir, est apparue dans les études urbaines dès les années 1980. Les actes du colloque de Dourdan, qui s'est tenu en 1982 à l'initiative du Plan Construction et Habitat à Paris, présentent une quinzaine de contributions de nature empirique visant à cerner ce que cette notion de mode de vie peut apporter à la planification territoriale et urbaine (Plan Construction et Habitat 1983). Si les réflexions sont encore embryonnaires, elles posent les premiers jalons d'un domaine de recherche en devenir. Les réflexions vont se poursuivre avec notamment l'ouvrage collectif de Nicole Haumont et Marion Segaud (1989) *Familles, modes de vie et habitat*, également sous forme d'actes de colloques, puis dans les années 1990 avec les travaux de François Ascher (1995), et en particulier de *Métapolis ou l'avenir des villes*, qui démontre entre autres que les modes de vie façonnent les formes prises par le développement urbain par l'usage que les individus font des accessibilités qui leur sont offertes. À la même époque, les travaux de Michel Bassand (1995) sur la métropolisation vont dans le même sens, établissant des constats similaires pour le cas de la Suisse. Petit à petit, le domaine de recherche se construit et le petit ouvrage d'Ariela Masbounji et Alain Bourdin (2004), *Un urbanisme des modes de vie*, va véritablement faire entrer la notion de mode de vie dans le vocabulaire de l'urbanisme. Il va s'ensuivre de nombreux travaux empiriques portant sur différents aspects des spatialités et des temporalités des modes de vie (THOMAS 2013, KAUFMANN 2014, MUNAFÒ 2015).

Les mobilités réversibles au cœur de la diversité des modes de vie

Au sein des modes de vie, il est une dimension par laquelle advient généralement la diversité des spatio-temporalités: la mobilité. Dans notre ouvrage, nous lui donnons donc une place importante, car c'est en particulier à partir des différences de mobilités que se construisent les différences de modes de vie.

Beaucoup de personnes utilisent désormais les transports rapides et les systèmes de communication à distance pour éviter d'avoir à choisir entre des localisations, quitte à devoir beaucoup se déplacer dans leur vie quotidienne.

La volonté d'effacer les frictions spatiales dans les modes de vie s'adosse aux systèmes de communications à distance. Internet, disponible sur des ordinateurs portables, des tablettes ou des smartphones, aussi bien dans des espaces privés que dans des espaces publics, façonne de nouvelles combinaisons des activités dans le temps et l'espace (KAUFMANN 2014). Ainsi il est ainsi de plus en plus courant que les activités se mélangent dans le temps et l'espace, au rythme des interruptions provoquées par les SMS, téléphones, email, etc. Cette tendance touche particulièrement

les jeunes générations et marque leur rapport à l'espace et au temps, qui se caractérise désormais par intensification de leurs activités et qui prend la forme d'une grande ouverture aux opportunités du moment et diverses formes de navigation «hypertexte» [ASCHER 2004].

Il résulte de ces transformations l'apparition, puis le développement rapide, des mobilités réversibles et des modes de vie qui y sont associés. Ces formes de mobilité présentent un point commun: toutes se caractérisent par une volonté d'effacer l'espace, ou autrement dit par des formes variées d'ubiquité. Cette caractéristique, que l'on peut conceptualiser à l'aide de la notion de réversibilité, vise à éviter les déracinements et ré-enracinements ailleurs [VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012].

Les travaux de recherche sur les grands mobiles [RAVALET 2014; VIRY et KAUFMANN 2015] montrent que les modes de vie multirésidentiels et ceux impliquant la pendularité de longue distance ne seraient pas praticables sans l'utilisation intensive d'internet pendant les déplacements, mais aussi dans les gares et les aéroports ainsi que dans les hôtels et autres pied-à-terre des multirésidents. De facto, le développement de ces modes de vie est indissociable des technologies de la communication à distance. Ces résultats suggèrent qu'il n'y a pas à proprement parler de substitution entre les déplacements et la communication à distance, mais des formes d'hybridation qui se construisent dans une perspective d'intensification des programmes d'activités, chez les actifs notamment.

La littérature scientifique en sciences sociales a longtemps montré qu'habiter dans la périphérie peu dense des villes implique des déplacements longs et fréquemment réalisés avec des moyens individuels motorisés. Parallèlement, cette même littérature indique également qu'une densité urbaine élevée est associée à une utilisation plus importante des transports publics, de la marche ou du vélo en comparaison avec des formes bâties plus dispersées. Pourtant, avec l'extension et la démocratisation des potentiels de vitesses procurés par les systèmes de transports rapides et de communication à distance, ce lien est désormais moins fort, car il est facile de «s'échapper» de son cadre de vie et des possibilités locales qu'il offre. En France par exemple, 20.7% de la population active travaille à l'extérieur de son aire urbaine de résidence.

Dans l'ouvrage sur le périurbain réalisé par le Forum Vies Mobiles [ROUGÉ 2013], il ressort que les espaces périurbains se caractérisent par une grande diversité de modes de vie, et que certains d'entre eux sont très économes en énergie et en déplacements automobiles grâce à un ancrage de proximité très marqué.

La recherche sur l'effet barbecue en Suisse prolonge ce constat en démontrant que lorsqu'on analyse l'ensemble des déplacements sur l'année (tous motifs confondus), on observe un lien décroissant entre la densité du cadre de vie et les kilomètres parcourus au quotidien, mais une corrélation positive entre cette densité et les kilomètres parcourus lors de voyages occasionnels [MUNAFÒ 2015]. Plus le cadre de vie est dense, plus la mobilité occasionnelle est importante. Après addition des kilomètres parcourus à l'année, les urbains centraux affichent des soldes en termes de consommation énergétique qui sont presque équivalents à ceux des habitants des autres cadres de vie. Ces résultats remettent en cause la relation ville compacte = courtes distances.

Des cadres de vie capables d'accueillir une diversité de modes de vie

Les modes de vie sont étroitement liés avec les espaces dans lesquels ils se déploient. Ainsi, tous les modes de vie ne peuvent pas être déployés dans tous les cadres de vie. Pour qu'un mode de vie puisse s'épanouir, il faut en particulier qu'il rencontre dans un territoire des «prises» qui lui permettent de se construire.

Les caractéristiques matérielles et non-matérielles d'un territoire sont centrales dans le potentiel d'accueil procuré par un territoire à des modes de vie différents (KAUFMANN 2014). Si la diversité des formes urbaines, de leur esthétique, de leur ambiance, les lois qui régissent le territoire, la manière dont il est habité, les prix, etc. définissent le potentiel d'accueil d'un territoire (ROBINSON 2006; JENSEN 2013), de la même manière, les potentiels d'accès procurés par les systèmes de transport contribuent à définir le potentiel d'accueil de projets de mobilité et de déplacements. Les aménités culturelles, sportives, économiques sont aussi de nature à définir le potentiel d'accueil de projets (PFLIEGER 2007), tout comme l'action publique locale et la manière dont elle s'est sédimentée en termes de jeux d'acteurs et de réalisations (ROSE et DAVIES 1994). Mais nous aimerions aller plus loin encore en soulignant que l'impact de l'ensemble des artefacts matériels qui constituent le territoire agit sur la présence même aussi bien que sur la nature des projets. (KAUFMANN 2014)

La présence de friches industrielles et d'anciens ateliers désaffectés dans des régions urbaines est, par exemple, de nature à permettre l'adoption de certains modes de vie. De la même manière, la possibilité de vivre sans voiture grâce à la présence dans un territoire de très bons transports en commun contribue à rendre ce mode de vie désirable et donc à l'adopter. Ainsi, tous les projets ne peuvent se loger partout dans le territoire, certains lieux étant plus accueillants pour certains modes de vie. D'emblée, il apparaît que suivant les régions et suivant les pays, le potentiel d'accueil est inégal.

Il est donc important de considérer le caractère situé des modes de vie. Comme le rappellent Rössel et Otte (2011), qui insistent sur le fait que les modes de vie sont dépendants du potentiel d'accueil que leur offre un territoire sans toutefois adopter une vision déterministe. Le territoire, à travers les éléments qui le composent et les opportunités qu'il offre, influence les expériences et les aspirations des individus et des ménages. Il a ainsi une grande influence sur les actions des personnes, et par conséquent favorise ou limite certains modes de vie.

Dans ce cadre général, le présent ouvrage a pour but de *donner des outils aux planificateurs et aux aménagistes pour qu'ils puissent inscrire leur action dans une démarche plus réflexive et compréhensive.*

Présentation de l'ouvrage

Une équipe de chercheurs du Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne¹ étudie depuis une dizaine d'années la notion de mode de vie et les implications de sa prise en compte pour l'urbanisme. Elle est tantôt mobilisée dans ces travaux pour rendre compte d'une lecture originale, compréhensive

et cohérente d'activités et des discours, tantôt comme un outil pour réfléchir ou accompagner des politiques publiques d'aménagement des territoires. Cet ouvrage cherche à faire dialoguer ces différents travaux pour dessiner les contours d'outils opérationnels permettant de mettre en pratique un urbanisme des modes de vie.

La première partie de l'ouvrage, composée de quatre chapitres, regroupe des contributions qui proposent des descriptions des modes de vie. Le premier chapitre, rédigé par Vincent Kaufmann et Luca Pattaroni, présente une analyse des modes de vie partant des arbitrages en matière de « choix résidentiels ». Comment ceux-ci s'opèrent-ils ? Quels éléments en sont constitutifs ? Comment concevoir une lecture simplifiée de ce processus décisionnel autour de dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles susceptibles d'entraîner un choix ? Dans le deuxième chapitre, Yann Dubois et Loris Tabbone explorent les aspects des modes de vie liés à la mobilité quotidienne et locale. Dans ce chapitre, c'est surtout la relation spécifique des populations à l'espace qui est appréhendée. Les deux auteurs utilisent en particulier une typologie des logiques d'action qui sous-tendent l'utilisation des différents moyens de transport dans la vie quotidienne pour mettre en évidence l'utilisation variée de l'espace environnant et plus distant qui y est liée. Dans le troisième chapitre, Loris Tabbone, Emmanuel Ravalet, Mathieu Durand-Daubin et Vincent Kaufmann analysent les liens qui peuvent exister entre des modes de vie et des profils de consommation énergétique. Les déclinaisons opérationnelles d'une telle étude restent encore indirectes, pour autant, ce travail montre que si l'on souhaite accompagner les populations vers des équipements et des comportements plus sobres sur le plan énergétique, alors les décisions à prendre, les politiques à mettre en place ne sont pas les mêmes selon le mode de vie des personnes que l'on vise. Le dernier chapitre de la première partie de l'ouvrage, rédigé par Yann Dubois, s'intéresse à l'impact des frontières sur les modes de vie. Là aussi, les implications pratiques peuvent être nombreuses, car les effets des frontières apparaissent comme ambivalents. Les frontières peuvent être une opportunité pour certains, un obstacle pour d'autres, elles sont susceptibles de générer des tensions liées aux rythmes de vie pour les uns et permettre de mieux vivre pour d'autres.

Forte des considérations analytiques déployées dans la première partie, la deuxième partie de l'ouvrage est dédiée aux transformations sociales contemporaines qui touchent aux modes de vie, et plus précisément aux évolutions qui peuvent être mises en évidence dans le rapport au temps et à l'espace de tout un chacun. Le cinquième chapitre, rédigé par Ander Audikana, Aniss Mezoued, Javier Martinez Contreras, Derek Christie et Emmanuel Ravalet, propose d'investiguer ce que porte le mouvement *slow* pour l'aménagement urbain sur les plans théorique, politique et pratique. Ce chapitre permet de questionner de manière originale la place de la lenteur dans les modes de vie et les aménagements urbains qui l'accompagnent. Difficile de dire si la revendication de lenteur préfigure un mouvement large de transformation des sociétés et des territoires, ou s'il ne s'agit que d'« oasis », pour reprendre les termes des auteurs, permettant de stabiliser un système plus large d'accélération. Le sixième chapitre, corédigé par Emmanuel Ravalet et Vincent Kaufmann, propose d'explorer les aspirations en matière de modes de vie. L'objectif de ce chapitre est d'explorer une large palette d'aspirations partagées par des personnes enquêtées dans six pays pour mettre en évidence

les désirs en matière de modes de vie, leur cohérence et leurs paradoxes. Le septième chapitre traite de l'évolution de la durée consacrée à se déplacer dans la vie quotidienne et son lien avec les modes de vie. Guillaume Drevon, Yann Dubois, Emmanuel Ravalet et Vincent Kaufmann suggèrent dans ce chapitre que la manière dont les personnes utilisent leur temps de déplacements a, in fine, un impact sur leur rapport au temps, mais également leur rapport à l'espace. C'est ainsi l'ensemble des modes de vie des populations contemporaines qui se voit transformer par un changement des conditions de déplacements. Le huitième chapitre, signé par Dominic Villeneuve et Guillaume Drevon, propose de revisiter la dépendance automobile. Ce chapitre permet ainsi de montrer à quel point la dimension temporelle est importante dans ce phénomène, y compris lorsque l'on souhaite mener une politique en la matière.

La troisième et dernière partie de l'ouvrage a une ambition prospective et opérationnelle. Elle est orientée thématiquement autour des objectifs de limitation des consommations énergétiques. Le neuvième chapitre, permet de montrer que pour avoir une influence sur les niveaux de consommation énergétique des ménages, il est utile de prendre en compte les écarts – ou dissonances –, qui peuvent exister entre les pratiques et les aspirations, soit deux éléments constitutifs essentiels des modes de vie. Dans cette optique, Emmanuel Ravalet, Lorris Tabbone et Vincent Kaufmann montrent que des surconsommations énergétiques sont portées par l'envie d'aller chercher loin des aménités qui ne sont pas proposées dans l'espace de proximité autour du logement, en particulier pour les personnes qui ne résident pas où elles le souhaiteraient. Le dixième chapitre, signé par Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet, présente un travail assez directement assimilable à un exercice de prospective. Par contre, il ne s'agit pas d'une prévision qui consisterait en un prolongement des courbes passées et actuelles. Les trois scénarios proposés s'appuient sur une littérature large sur les comportements, les valeurs, les préférences et les aspirations. Pour atteindre des objectifs en matière d'émissions de polluants, il est nécessaire d'avoir une action coordonnée et construite en termes de mode de vie et non pas une action segmentée autour de la mobilité, du logement, de l'aménagement des territoires, etc. Le onzième chapitre de l'ouvrage est rédigé par Sophie Lufkin et Emmanuel Rey. Il permet de porter la réflexion sur les modes de vie avec une entrée par l'environnement construit. Les deux auteurs cherchent à identifier les attributs des cadres de vie qui puissent favoriser des modes de vie plus économes sur le plan énergétique.

Nous vous souhaitons une très bonne lecture de ces chapitres, et vous donnons rendez-vous à la fin de cet ouvrage pour revenir sur des éléments fondateurs pour un urbanisme par les modes de vie.

Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet

¹ Ces travaux sont également menés en collaboration avec d'autres équipes, à l'instar de celle d'Ander Audikana à l'Université Deusto de Bilbao et celle d'Aniss Mezoued à l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve pour leurs travaux sur la *slow city*, ou du laboratoire LAST d'Emmanuel Rey à l'EPFL, qui intègre systématiquement des réflexions sur les modes de vie dans le cadre de leurs recherches sur l'habitat durable.

I / APPROCHER LES « MODES DE VIE »

CHOIX RÉSIDENTIELS

Photographies de Yafiza Zorro

1 / SAISIR LA DIVERSITÉ DES MODES DE VIE POUR COMPRENDRE LES CHOIX RÉSIDENTIELS

Vincent Kaufmann • Luca Pattaroni

2 / SAISIR LA MOBILITÉ ET LES MODES DE VIE POUR ANALYSER LA SPATIALITÉ DU QUOTIDIEN

Yann Dubois • Lorris Tabbone

3 / MODES DE VIE ET CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES

Lorris Tabbone • Emmanuel Ravalet

Mathieu Durand-Daubin • Vincent Kaufmann

4 / MODES DE VIE ET BARRIÈRES NON-MATÉRIELLES DES FRONTIÈRES

Yann Dubois

CHOIX RÉSIDENTIELS

Le choix résidentiel est-il toujours un choix? Les contraintes qui s'exercent sur les personnes et les ménages laissent-elles des marges de liberté sur le lieu dans lequel on veut habiter, le logement dans lequel on souhaite résider? S'il est bien des situations dans lesquelles il est permis d'en douter, il reste que le logement, le quartier, la commune ou encore l'agglomération de résidence vont orienter les modes de vie qui peuvent se déployer. C'est sans doute l'instant critique où chaque personne, chaque ménage, cherche les conditions d'un dialogue entre ses valeurs, ses attitudes, ses préférences, ses habitudes et les ressources et opportunités des territoires et des logements.

Au-delà de leurs services, de leurs équipements, de leurs infrastructures et aménagements, les territoires sont des supports d'appropriation, ils interdisent ou rendent possible. Plus positivement, ils invitent et orientent.

Ce premier carnet de photographies est un catalogue, que nous vous invitons à consulter comme si vous étiez sur le point de déménager dans ces lieux...

Bienvenue!









PROPRIÉTÉ
PRIVÉE



AX 260 MZ





TABAC

Rue des Écoles

CELTIC

Le CELTIC PUB

30

LA GRANDE FONCEA















*Centre de Loisirs
Ecole de Musique
Ecole de*





Les Noms et Origines
Vocabulaire de la Cuisine





INTERDICTION
DE JOUER
AU BALLON
OU DE FAIRE
DU VELO





HOTEL
REUNIS
CHAMBRES
CALMES

APPARTEMENTS
INDIVISibles
à la journée
et au mois

S'ADRESSER AU BUREAU
REZ DE CHAUSSEE

20^e Arr^t
RUE
DES HAIES

20^e Arr^t
PASSAGE
JOSSEAU

1 / SAISIR LA DIVERSITÉ DES MODES DE VIE POUR COMPRENDRE LES CHOIX RÉSIDENTIELS

Vincent Kaufmann • Luca Pattaroni

Introduction

Les modes de vie, dans leur composition spatiale et temporelle, sont très diversifiés. Cette diversité concerne à la fois les activités de la vie quotidienne, les lieux et l'étendue spatiale dans lesquels elles se déroulent, la temporalité et les modalités de succession des activités, mais aussi les vacances et les loisirs, les choix de localisation résidentielle, ainsi que les valeurs qui sous-tendent l'ensemble des pratiques et choix effectués.

C'est ainsi par exemple que les activités de la vie quotidienne apparaissent comme séparées dans le temps et l'espace ou au contraire très mélangées, que les temps de déplacement sont vécus tantôt comme des temps à part entière par certains, tantôt qu'ils soient des interstices entre des activités pour d'autres. Il apparaît également que certaines personnes apprécient de partager leur vie quotidienne entre plusieurs espaces distants de plusieurs centaines de kilomètres, tandis que d'autres vivent au quotidien dans des espaces très locaux et les apprécient. L'idée de diversité des modes de vie contient ainsi bien plus qu'une opposition entre des pratiques que l'on pourrait «isoler», sur le modèle par exemple de l'opposition simple entre un mode de transport ou un autre. Elle renvoie au contraire à la manière dont les formes de vie se déploient dans le temps et l'espace, c'est-à-dire la manière dont elles font territoire en liant des éléments situationnels, cognitifs et normatifs. Il y est tout autant question de sensation vécue et de convictions que de compétences pratiques, de systèmes de relation familiale ou encore d'équipement territorial et d'accès. Pour saisir cette diversité, il faut dès lors penser la mise en relation de ces différentes facettes, indissociablement sociales et spatiales, de l'expérience humaine.

Dans cette perspective, la recherche en sciences sociales permet d'identifier un certain nombre de facteurs hétérogènes susceptibles d'expliquer la diversification des modes de vie en Europe. Parmi eux, plusieurs concernent plus particulièrement les questions relatives à la mobilité:

[1]

Les transformations de la famille, qui orientent les mobilités résidentielles (définies comme les changements de lieux de résidences d'un ménage à l'intérieur d'un bassin de vie ⁽²⁾). Les formes de vie familiales se sont beaucoup diversifiées depuis une quinzaine d'années. En milieu urbain en Europe, les recompositions familiales se multiplient, diversifiant du même coup la composition des ménages et les bi-résidences d'enfants et d'adolescents en garde partagée. De plus, la bi-activité

– c'est-à-dire la poursuite d'une activité professionnelle par les deux parents – devient la norme. Dans ce contexte, on relève une croissance des attentes en matière de services et d'équipements urbains liés à l'accueil des enfants ainsi qu'à la possibilité de leur autonomisation précoce.

[2]

Les transformations du monde du travail participent au développement des modes de vie mobiles. Avec la croissance des changements de travail et la généralisation de la bi-activité, on voit se développer dans les couples des arrangements résidentiels et des modes de vies très diversifiés, notamment en matière de télétravail, soit depuis le domicile, soit depuis des espaces dédiés, soit encore dans les moyens de transport publics (train en particulier). Cette diversité est encore renforcée lorsque les salariés sont en CDD et donc susceptibles de changer de lieu de travail régulièrement, au gré des engagements.

[3]

Les évolutions technologiques induisent des changements dans le rapport au temps et à l'espace. En particulier, on assiste, avec le développement massif des instruments de communication à distance, à une accélération dans le rythme de succession des activités. Il est même de plus en plus courant que les activités se mélangent dans le temps et l'espace, au rythme des interruptions provoquées par les sms, téléphones, email, etc. Cette tendance touche particulièrement les jeunes générations et marque leur rapport à l'espace et au temps, qui se caractérise désormais par l'ouverture aux opportunités du moment et la navigation «hypertexte».

[4]

Au-delà des pratiques, cette diversité croissante des modes de vie s'ancre plus fondamentalement dans une diversification des modèles de vie désirables. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, un modèle de vie «californien» associant la maison, la voiture, l'autoroute et le frigo va progressivement devenir l'aspiration dominante de la population européenne. Avec les mouvements sociaux des années 1960 et 1970, les modèles de réussites sociales se sont cependant multipliés (SAVAGE 1992). Le mode de vie matérialiste où l'on possède des biens meubles et immeubles, et l'on fonde une famille nucléaire pour la vie, se double de modèles inspirés par les utopies postmatérialistes, néonomades ou écologistes (BIDOU-ZACHARIASEN 2004; SAVAGE 2013 ⁽²⁾). De nombreux travaux de recherche ont porté sur ces phénomènes ces vingt dernières années, à commencer par la très abondante littérature relative à la gentrification. Il y a une dizaine d'années, les «bobos» ont cristallisé – parfois négativement – ces nouveaux imaginaires ouvrant à des formes alternatives de consommation. Si la notion de «bobo» est trop étroite et caricaturale, il n'en reste pas moins que les évolutions qu'elle contient sont bien réelles et modifient en profondeur l'éventail des aspirations en termes de réussite sociale et de qualité de vie.

Outre l'identification des facteurs de diversification des modes de vie, la recherche nous rend attentif à la manière dont le mode de vie d'une personne ou d'un ménage évolue dans le temps. Ainsi, il ressort en particulier que la réalisation de modes de

vie que l'on peut dire «aspirationnels» se trouve facilitée, ou au contraire empêchée, par la position des personnes dans leur parcours de vie (FORUM VIES MOBILES 2016 ⁽²⁾). Être seul ou en couple sans enfant facilite l'adoption de tels modes de vie, tandis qu'être astreint d'une manière ou d'une autre à des formes de *care* (pour ses enfants, ses parents vieillissants) constitue au contraire un frein à l'adoption de tels autres modes de vie. Ces résultats font écho à ceux de plusieurs chercheurs allemands, dont Martin Lanzendorf (2003), qui montrent que les projets en matière de modes de vie et de mobilité sont souvent empêchés à certains moments précis du parcours de vie, du fait d'une contrainte de proximité. Ces résultats sont importants à considérer dans une société où, comme on l'a suggéré auparavant, on assiste aussi à une diversification des parcours de vie et de la structure démographique. Le fait par exemple que les ménages sans enfants vont bientôt dépasser le nombre de ménages avec enfants n'est pas sans conséquence sur la distribution des modes de vie dans la société. Ainsi, la structure du ménage – celle d'une famille nucléaire avec un ou deux enfants – sur laquelle tout le développement urbain s'est construit au 20^e siècle ne représente plus de nos jours que 25% du total des ménages. Comme notre introduction le suggère, il ne suffit toutefois pas de constater cette évolution démographique, mais il faut encore saisir ce qu'elle implique en matière de diversification des modes de vie. Par exemple, le passage à une structure biactive des ménages avec deux adultes rapproche leurs attentes en matière de service de celles des familles monoparentales, mais à cela s'ajoutent ensuite des rapports contrastés aux formes de mobilité qui complexifient au final les enjeux de planification.

Vers un urbanisme des modes de vie

Pour développer des politiques urbaines ainsi que des projets urbanistiques et architecturaux capables de respecter la diversité croissante des aspirations en matière de modes de vies, il est dès lors nécessaire de bien cerner la dynamique des choix résidentiels des ménages afin de comprendre ce qu'ils recherchent ou veulent éviter non seulement au niveau du logement mais également au niveau du quartier.

Dans le cadre de l'enquête «habitat urbain durable pour les familles», réalisée lors du Programme National de Recherche 54 du FNSRS ⁽²⁾, nous avons développé une approche innovante de la mobilité résidentielle en termes de «modes de vie». Celle-ci postule que les choix résidentiels dépendent étroitement de la forme de vie d'une personne ou d'un ménage qui se tisse tout autant dans ses convictions, ses expériences passées, sa sensibilité ou encore ses réseaux sociaux et son organisation quotidienne. De manière large, le mode de vie peut se définir comme la composition – dans le temps et l'espace – des activités et expériences qui donnent sens à la vie ⁽²⁾ d'une personne ⁽²⁾. Pour décomposer cet ensemble et mieux cerner les éléments en jeu dans la différenciation des choix résidentiels, nous avons distingué trois grandes dimensions des modes de vie, relatives aux manières d'«habiter» le territoire, de «rencontrer» l'autre et d'«utiliser» les infrastructures. Chacune de ces dimensions renvoie à une qualité de notre environnement construit et social: la qualité sensible (habiter), la qualité sociale (rencontrer), et la qualité fonctionnelle

(utiliser). En fin de compte, la qualité de vie d'un lieu donné, et par conséquent son «attractivité», dépend de ces trois dimensions. Elle varie en fonction du mode de vie de chaque ménage.

Dans cette perspective, construire des logements ne signifie pas uniquement poser des toits sur des têtes, mais également articuler sur le territoire les différentes manières de vivre inhérentes à nos sociétés contemporaines. L'environnement construit doit permettre ainsi à chacun de se sentir à l'aise, de développer des relations sociales satisfaisantes et de poursuivre sans entrave ses activités quotidiennes.

Il est dès lors possible de rendre compte de la diversité des modes de vie des ménages en analysant comment ils se positionnent dans ces différents domaines qui renvoient à autant de manières d'éprouver les qualités d'un environnement donné, c'est-à-dire la mesure dont il offre les prises¹ nécessaires à l'épanouissement d'une forme de vie (2).

Dans cette perspective, la notion générique de qualité de vie peut être décomposée en trois modalités, déclinant le bien-être à la fois comme aisance, insertion sociale et facilité du quotidien. À chaque fois, la «qualité» émerge de la rencontre entre des caractéristiques attachées à la personne et d'autres relatives aux formes d'aménagement de l'environnement construit:

[1]

La qualité sensible, relative au sentiment d'aisance (attraction/répulsion). Elle s'éprouve au croisement:

- Des caractéristiques du mode de vie: sensibilité personnelle (goût pour la nature, attrait pour l'ancien, etc.) et manière d'habiter;
- Des caractéristiques de l'environnement construit: morphologie de l'environnement construit (nature/espaces verts, gradient d'urbanité), morphologie du bâti (villa/immeuble, densité, ancien/neuf, charme).

[2]

La qualité sociale, relative à l'expérience des relations sociales. Elle s'éprouve au croisement:

- Des caractéristiques du mode de vie: conception des bonnes modalités du rapport à l'autre et de l'engagement dans la société (individualisme/communautarisme, ancrage social);
- Des caractéristiques du contexte social: vie associative, convivialité de voisinage, réputation, animation, composition sociale du voisinage (diversité/homogénéité);
- Des caractéristiques de l'environnement construit: types d'espace public (accessibilité, espaces intermédiaires, seuils, division privé/public).

[3]

La qualité fonctionnelle, relative au caractère pratique de nos activités quotidiennes. Elle s'éprouve au croisement:

- Des caractéristiques du mode de vie: préférences modales (voiture/transport public), ancrage de proximité des activités quotidiennes;
- Des caractéristiques de l'environnement construit: types d'infrastructure (aménités de proximité, desserte transport public/accessibilité automobile).

Pour adapter l'environnement construit aux exigences de bien-être, il faut donc considérer de manière dynamique chacune des dimensions de notre rapport à l'environnement construit.

Il n'y a donc pas une «qualité de vie» – et un habitat «idéal» – valable pour tous mais autant de qualité(s) de vie qu'il y a de modes de vie. Les différences en matière de préférences résidentielles découlent de cette diversité. L'arbitrage résidentiel apparaît comme un processus d'exploration et d'évaluation des qualités de l'environnement construit au travers duquel les ménages cherchent à faire correspondre au mieux leur lieu de vie et la manière dont ils vivent et veulent vivre. Ce lien étroit dessine ce que l'on peut nommer un mode de vie résidentiel, nouant une forme de vie à son milieu. Les variations sont bien entendues potentiellement aussi nombreuses qu'il existe de ménages. Il est néanmoins possible d'identifier certaines récurrences qui font émerger les formes principales de vie résidentielles. Ces modalités sont historiquement constituées et correspondent à l'évolution dans le temps des modèles dominants de production de l'habitat (morphologies urbaines, typologies, etc.) et des modes de vie associés (THOMAS 2013).

Pour illustrer cette démarche sur le plan empirique, nous proposons de reprendre les données d'une grande enquête quantitative sur les modes de vie dans le Grand Genève en 2011 (2). Le Grand Genève est particulièrement pertinent pour aborder les questions d'arbitrages de localisation résidentielle que le marché du logement y est très tendu, et que les ménages sont en conséquence contraints de prioriser leurs critères de choix résidentiels. Cette situation tendue s'apparente à la pression exercée par le marché résidentiel dans des grandes métropoles comme Londres ou Paris.

L'enquête quantitative, téléphonique, a été administrée à 2 416 ménages de l'agglomération franco-valdo-genevoise répartis dans neuf zones différentes. La passation était entièrement téléphonique et d'une durée de 25 minutes en moyenne.

N° DE SECTEUR	NOM DU SECTEUR	NOMBRE DE PERSONNES INTERROGÉES (CIBLES = LES MÉNAGES)	RAPPEL POPULATION 2006	TAILLE DES MÉNAGES
1	DISTRICT DE NYON	250	79 871	2.50
2	GENÈVE CENTRE	410	185 893	1.87
3	GENÈVE PÉRIURBAIN	230	71 721	2.55
4	GENÈVE SUBURBAIN	370	179 408	2.25
5	PAYS DE GEX	230	68 067	2.500
6	PÉRIURBAIN FRANCE ÉLOIGNÉ	270	93 659	2.520
7	PÉRIURBAIN FRANCE PROCHE	250	77 817	2.380
8	ZONE D'ANNEMASSE	230	61 906	2.140
9	ZONE DE THONON	160	32 438	2.400

SECTEURS ENQUÊTÉS.

Pour cerner les différenciations en termes de préférences résidentielles, nous avons effectué une analyse factorielle sur les critères de choix de localisation résidentielle² mis en avant par les ménages lors de leur dernier déménagement. L'analyse factorielle permet de voir comment se regroupent les critères de choix. Nous avons

pu ainsi identifier cinq grands axes de différenciation dans les préférences résidentielles des ménages, c'est-à-dire cinq manières de caractériser l'environnement où l'on souhaiterait vivre. Ces axes renseignent sur les différents types d'environnements auxquels aspirent les ménages: est-ce qu'ils cherchent à vivre avant tout dans un environnement sûr et élitiste, dense et convivial, traditionnel, calme ou à proximité des structures scolaires? Autrement dit, ces axes mettent en évidence les aspects essentiels qu'il convient de prendre en compte si l'on désire jouer sur l'attractivité d'un lieu donné.

Pour certains types d'environnements, ces préférences sont étroitement liées à la manière de vivre des familles, à leur forme d'organisation pratique de la vie quotidienne (utiliser), à leur conception des bonnes relations sociales (rencontrer) et à leurs préférences sensibles (habiter). Nos cinq axes sont les suivants:

URBANITÉ [1]

Préférence pour un environnement dense, proche des services, connecté aux transports publics et convivial (aisance des transports, proximité de la gare, proximité des commerces, proximité de la vie culturelle et nocturne, diversité sociale, vie associative et socioculturelle et proximité du centre-ville).

Cet axe différencie les ménages en fonction de l'importance qui est accordée à la possibilité d'organiser sa vie quotidienne de manière contiguë sans avoir recours à la voiture. En effet, les critères de localisation mis en avant sur cet axe renvoient principalement à une métrique – une manière d'évaluer la distance – que l'on peut dire «piétonne»: on cherche ici à être proche à la fois des différents services (commerces) et des transports collectifs (train, bus, tram et avion). La préférence pour la contiguïté va de pair avec la mise en avant du critère de proximité à la vie culturelle et artistique, de la vie nocturne et la recherche de la proximité du centre-ville. Au-delà des critères fonctionnels, cet axe distingue également les ménages en fonction de l'importance qu'ils accordent aux éléments sociaux de «convivialité» qui jouent un rôle dans le développement de la vie publique d'un quartier (vie associative et socioculturelle, diversité sociale). Il sépare ainsi des familles que l'on peut dire «communautaristes» (pour qui la convivialité de voisinage et la diversité sociale sont centrales) et des familles plus «individualistes» (qui n'établissent pas de liens sociaux de proximité). Ces résultats nous permettent de conclure qu'un score élevé sur cet axe traduit une préférence pour «l'urbanité» qui présente en général ces qualités (services, contiguïté, vie culturelle et associative riche, diversité sociale) (LÉVY 1999).

SÉCURITÉ [2]

Préférence pour un environnement sécurisé avec une bonne réputation (sécurité routière, sentiment de sécurité, réputation du quartier, charge fiscale, accessibilité en voiture).

Cet axe distingue les ménages en fonction de l'importance qu'ils accordent au fait de vivre dans un environnement avant tout sécurisé et qui a une bonne réputation. La recherche d'un environnement sûr va ici de pair avec la valorisation d'un certain statut social. L'accessibilité en voiture, la réputation du quartier et les charges fiscales

intéressantes sont des caractéristiques classiques des environnements «haut de gamme» renvoyant à la volonté de vivre dans un environnement socialement distinct (le lieu où je vis me confère un statut). Cet axe permet de faire ainsi la différence entre des ménages qui ont un rapport plutôt conservateur à leur environnement et d'autres, qui sont moins attentifs aux valeurs sécuritaires et élitaires. Historiquement, ce sont là les qualités que l'on rapprochait des modes de vie typiques de la «bourgeoisie». Il est intéressant ici de les considérer simplement comme une des polarités autour de laquelle se reconfigurent de manière contemporaine les modes de vie résidentiels. Dans cette perspective, la sécurité – entendue dans un sens large – nous paraît la qualité centrale recherchée.

TRANQUILLITÉ [3]

Préférence pour un environnement vert et tranquille (calme/tranquillité, proximité espaces verts/nature).

Cet axe est construit autour des critères qui mesurent la qualité sensible de l'environnement construit. Il reflète l'aspiration des ménages à vivre dans un environnement calme et vert indépendamment de leurs préférences sociales ou fonctionnelles. C'est donc un axe qui différencie des ménages pour lesquels la qualité de l'environnement construit relève surtout d'une expérience sensible et d'autres pour lesquels l'environnement participe de la gestion quotidienne ou de la vie sociale.

FAMILIALISME [4]

Préférence pour un environnement proche des structures scolaires de qualité (proximité des écoles et réputation des écoles).

Cet axe distingue les ménages en fonction de l'importance qu'ils accordent à la proximité des écoles et à leur réputation. Deux interprétations sont possibles de cet axe. D'un point de vue «fonctionnel», il peut renvoyer à l'importance accordée par les familles à l'organisation de la vie quotidienne autour de la scolarisation des enfants. Comme nous avons pu l'observer dans des enquêtes précédentes, la proximité des écoles et l'autonomisation précoce de l'enfant (aller seul à l'école et à ses autres activités) sont en effet particulièrement importantes pour les ménages bi-actifs (PATTARONI 2009). Néanmoins, une dimension sociale peut aussi entrer en compte. En effet, la littérature scientifique met en évidence le fait que les questions de réputation scolaire jouent un rôle central dans les arbitrages résidentiels des familles. En effet, l'inscription dans les écoles publiques de communes défavorisées, qui sont précisément celles qui sont accessibles aux familles modestes, est sujette à des hésitations. Ces multiples stratégies familiales pour éviter certains établissements scolaires ont tendance à s'inscrire dans l'espace résidentiel. Dans un espace à cheval sur deux pays et confrontant deux structures scolaires (voire trois si l'on considère les différences entre les cantons de Vaud et Genève), notons que cette dimension sociale de la scolarisation est particulièrement prégnante en France.

SOCIABILITÉ [5]

Préférence pour un environnement permettant une vie sociale localement ancrée (proximité de la famille, proximité des amis).

Cet axe mesure la préférence pour un lieu de vie qui permette le maintien à proximité des différentes dimensions plus «privées» de la vie sociale, c'est-à-dire les amis et la famille. Dans une certaine mesure, cet axe mesure ainsi l'attraction pour un modèle relativement traditionnel d'ancrage territorial du mode de vie et son rôle dans le développement de l'insertion sociale du ménage. Cet ancrage social de proximité devient un enjeu important dans une société où la mobilité croît et en particulier les formes qui cherchent à rendre réversibles les effets de la distance entre le travail et le domicile (pendularité de longue distance, bi-résidence).

	URBANITÉ	SÉCURITÉ	TRANQUILLITÉ	FAMILIALISME	SOCIABILITÉ
PROXIMITÉ DE LA GARE	.493				
AÉROPORT	.436				
DESSERTE PAR LES TRANSPORTS PUBLICS (BUS, TRAM)	.587				
ACCESSIBILITÉ EN VOITURE/POSSIBILITÉS DE PARCAGE ET DE STATIONNEMENT		.594			
PROXIMITÉ DU TRAVAIL				.267	
PROXIMITÉ DES COMMERCES ET DES SERVICES	.594				
PROXIMITÉ DES ÉCOLES				.866	
PROXIMITÉ DE LA FAMILLE					.717
PROXIMITÉ DES AMIS					.735
PROXIMITÉ DE LA VIE CULTURELLE ET ARTISTIQUE	.552		.362		
VIE NOCTURNE	.492				.345
CHARGE FISCALE		.469			
RÉPUTATION ET IMAGE DU QUARTIER		.517			
DIVERSITÉ SOCIALE	.418		.317		.307
SENTIMENT DE SÉCURITÉ		.684			
RÉPUTATION ET QUALITÉ DES ÉCOLES				.821	
VIE ASSOCIATIVE ET SOCIOCULTURELLE	.449		.395		
CALME/TRANQUILLITÉ		.315	.671		
PRÉSENCE D'ESPACES VERTS/NATURE			.705		
SÉCURITÉ ROUTIÈRE		.482	.300	.313	
CHARME DU QUARTIER			.666		
VIVRE PROCHE DU CENTRE-VILLE	.687				

ANALYSE FACTORIELLE SUR LES CRITÈRES DE LOCALISATION RÉSIDENNELLE, POSITION DES CRITÈRES SUR LES AXES.

Pour embrasser les préférences résidentielles, il faut se demander maintenant comment chaque ménage se positionne sur les différents axes afin de dessiner son environnement idéal, c'est-à-dire l'ensemble des critères qu'il a mis en avant ou négligé lors de son dernier déménagement. En effet, un choix résidentiel ne se fait

jamais sur un seul des axes (on choisit un environnement plus ou moins sécurisé) mais au travers d'une combinaison et d'un arbitrage entre plusieurs axes. Afin d'identifier les manières dont les ménages regroupent les critères de choix, nous avons réalisé une classification ascendante hiérarchique. Cette méthode nous a permis d'isoler sept groupes. Chacun de ces groupes hiérarchise les critères de localisation résidentielle de manière différente et par conséquent dessine un mode de vie résidentiel spécifique qui confère de la valeur – une qualité – un certain type d'environnement. En d'autres termes chaque groupe laisse entrevoir une compréhension différenciée de ce qu'est la «qualité de vie», cet objectif si prisé de l'urbanisme contemporain.

LES FONCTIONNALISTES (20% DE LA POPULATION)

Ces ménages privilégient avant tout une localisation stratégique, fonctionnelle et pratique: la proximité du travail, l'accessibilité en voiture ou en transport public et la proximité du centre-ville sont primordiales. Pour les familles ayant des enfants, la réputation et la proximité des écoles comptent beaucoup.

En termes de mode de vie, ces ménages ne se distinguent pas particulièrement si ce n'est qu'ils préfèrent résider en ville pour pouvoir organiser leur vie quotidienne de la manière la plus pratique.

LES PAISIBLES (13% DE LA POPULATION)

Ces ménages privilégient le calme, la nature et le charme. L'important pour eux est donc, avant tout, de trouver un logement calme et confortable, de préférence une villa à la campagne. Ces ménages accordent peu d'importance aux critères sociaux de localisation résidentielle: la proximité de la famille et des amis est peu importante tout comme l'exigence de vivre dans un cadre de vie convivial.

Leur mode de vie s'organise essentiellement autour de la voiture et pour ces ménages la vie quotidienne de proximité, tout comme l'insertion sociale, comptent peu. Nous nous trouvons ici en présence de ménages qui n'ont donc pas particulièrement d'ancrage social ou fonctionnel là où ils vivent et ne cherchent pas particulièrement à s'y engager. Ils cherchent avant tout à vivre confortablement dans un cadre apaisé, loin du centre-ville.

LES CITADINS (10% DE LA POPULATION)

Ces ménages forment le groupe le plus clairement attiré par les environnements urbains dans leurs dimensions sensibles (immeuble ancien, quartier populaire animé) et fonctionnelles (accessibilités en transport public, services). Ils aspirent ainsi à vivre dans un lieu urbain pratique, convivial, culturellement riche, bien connecté par les transports publics, de préférence dans un immeuble ancien d'un quartier populaire animé.

En termes de mode de vie, nous sommes ici en présence de ménages relativement individualistes qui n'ont pas un ancrage social particulièrement fort là où ils vivent. Ils déploient leurs réseaux sociaux à une échelle européenne, voire mondiale. Ils fréquentent toutefois au quotidien leur quartier pour leurs achats et aiment sortir le soir. Ces ménages ont ainsi plutôt tendance à privilégier une vie quotidienne de quartier s'organisant autour des transports publics et des mobilités douces. Ces

ménages semblent partager ainsi avec le groupe des *conviviaux* certaines des caractéristiques – liées à un capital culturel relativement élevé et l'attrance pour des valeurs «post-matérialistes» – des «nouvelles classes moyennes» avec néanmoins une dimension ici socialement plus individualiste et libérale.

LES CONVIVIAUX (14% DE LA POPULATION)

Ce groupe réunit les ménages les plus clairement attirés par les qualités sociales d'un environnement dense: la convivialité et la proximité de leurs proches (amis et famille). La proximité des écoles, l'accessibilité aux transports publics et la richesse de la vie associative sont parmi les trois critères les plus importants. Ils aspirent ainsi à vivre dans un environnement convivial et socialement dense, bien desservi, aux aménités diversifiées, le tout de préférence dans une villa pavillonnaire le plus proche du centre-ville.

En termes de mode de vie, tout comme les *citadins*, ils privilégient également les transports publics et les mobilités douces mais dans une moindre mesure. S'ils aspirent à vivre en coopérative ou dans une villa pavillonnaire, c'est pour partager des moments conviviaux avec leurs voisins. La valorisation des formes de mobilité douce, l'ancrage de proximité de leur activité, leur goût pour la diversité sociale et la vie associative ou encore leur fort attachement social dessinent un contexte communautaire à ambiance «villageoise». Tout comme le groupe précédent, ces ménages apparaissent typiques des nouvelles classes moyennes.

LES FAMILIALISTES (12% DE LA POPULATION)

Ces ménages sont très exigeants envers les qualités sensibles, sociales et fonctionnelles de leur cadre de vie. Les qualités résidentielles qu'ils valorisent plus que les autres sont la sécurité et la réputation des écoles, la présence d'un tissu social traditionnel (amis et famille à proximité) et la convivialité de voisinage. Ils sont ainsi plus attachés à une communauté de voisinage qu'à un environnement construit spécifique. La combinaison de ces critères révèle une préférence pour les environnements connus et l'entre-soi. Ces ménages recherchent donc des environnements socialement riches et conviviaux plutôt traditionnels, cumulant les formes d'accès et disposant de bonnes aménités de proximité.

En termes de mode de vie, ces ménages sont fortement sédentaires, très attachés à leur lieu de vie, ancrés fonctionnellement et socialement dans leur quartier qu'ils fréquentent de manière soutenue pour toutes leurs activités. La vie de voisinage est très importante pour eux. Il est également important pour eux de pouvoir combiner mobilité douce, transports publics et usage de la voiture.

LES ÉLITAIRES (25% DE LA POPULATION)

Les ménages de ce groupe sont plutôt individualistes et conservateurs et accordent une très grande importance au statut social et à la sécurité de leur quartier. Ces exigences sont très fortement associées à la recherche de tranquillité. Le calme, le sentiment de sécurité et la réputation du quartier font partie des trois critères les plus importants. Ces préférences indiquent ainsi une posture à la fois conservatrice et individualiste, qui se rapproche des formes de relation à l'environnement construit, traditionnellement développées par la bourgeoisie. Leur volonté de distinction sociale

apparaît clairement dans le souhait d'habiter un quartier résidentiel chic. Ils préfèrent ainsi vivre dans un logement au calme dans un quartier sécurisé, «résidentiel chic» avec une bonne réputation, de préférence dans une villa des beaux quartiers urbains. Ces ménages fréquentent peu leur quartier. Leur lieu de vie doit être avant tout pratique et confortable dans un contexte social valorisé. Au contraire des ménages *familialistes*, ils valorisent moins l'ancrage social public (voisins et vie associative) ou privé (amis et familles) dans leur quartier. Pour déployer leur mode de vie individualiste et dispersé dans l'espace, ces ménages ont deux voitures ou plus.

LES INDIFFÉRENTS (6% DE LA POPULATION)

Ce type rassemble les ménages qui ont un rapport plutôt passif à leur choix résidentiel. En effet, ils ne mettent pas en avant de critères prédominants dans leur choix. Dans l'ensemble, il s'agit des ménages qui sont le moins satisfaits quant à leur localisation et à leur logement.

DESCRIPTION DES SEPT MODES DE VIE RÉSIDENTIELS.
E. P. = ENSEMBLE DE LA POPULATION, ET DORENAVANT.

		FONCTIONNALISTES	VILLAGEOIS	CITADINS	INDIFFÉRENTS	ÉLITAIRES	CONVIVIAUX	FAMILIALISTES	E. P.
HABITER									
un quartier...	RÉSIDENTIEL CHIC	44%	51%	29%	38%	51%	34%	46%	44%
	POPULAIRE ANIMÉ	56%	49%	71%	62%	49%	66%	54%	56%
un type de logement...	VILLA	55%	65%	32%	55%	59%	49%	52%	54%
	VILLA PAVILLONNAIRE	6%	6%	3%	5%	5%	10%	8%	6%
	IMMEUBLE ANCIEN	12%	10%	35%	12%	11%	12%	12%	14%
	IMMEUBLE RÉCENT	27%	19%	29%	28%	28%	28%	28%	26%
un cadre de vie...	CAMPAGNE	56%	78%	41%	70%	56%	56%	62%	62%
	VILLE	44%	22%	59%	30%	44%	44%	38%	38%
RENCONTRER ET UTILISER									
mobilité quotidienne	AUTO/MOTO EXCLUSIF	44%	57%	22%	57%	54%	33%	43%	45%
	AUTO/MOTO+TP	17%	11%	22%	13%	15%	20%	18%	16%
	MULTIMODAUX	4%	3%	4%	4%	3%	5%	5%	4%
	AUTO+VÉLO	7%	10%	7%	4%	9%	8%	5%	8%
	TP+VÉLO	28%	18%	45%	21%	18%	33%	28%	26%
nombre de voitures	AUCUNE	15%	12%	28%	14%	9%	18%	19%	15%
	UNE	46%	38%	45%	50%	43%	45%	40%	44%
	PLUS DE 2	39%	50%	27%	37%	47%	37%	40%	41%
compacité	TOUT À PIED	50%	36%	68%	50%	43%	64%	55%	50%
	ÉPARPILLÉ	50%	64%	32%	50%	57%	36%	45%	50%
pratiques culturelles	OUI	36%	37%	65%	36%	41%	49%	51%	44%
	NON	64%	63%	35%	64%	59%	51%	49%	56%
fréquentation du quartier	FAIBLE	27%	40%	19%	37%	33%	23%	24%	29%
	FORTE	73%	60%	81%	63%	67%	77%	76%	71%
convivialité de proximité	COOPÉRATIVE, OUI	45%	45%	63%	47%	50%	64%	47%	51%
	VOISINS, TRÈS IMPORTANT	39%	45%	47%	34%	53%	48%	63%	48%
	ATTACHEMENT, FORT	54%	53%	60%	44%	64%	61%	69%	59%
	AMIS, MONDE	16%	13%	35%	16%	15%	15%	19%	17%
	AMIS, QUARTIER	14%	12%	4%	12%	14%	15%	19%	13%

Pour aller plus loin dans l'analyse de ces groupes, nous les avons mis en rapport pour les profiler avec les modes de vie des ménages organisés autour de trois grands registres mis en évidence auparavant: les manières d'habiter le territoire (registre sensible: les lieux idéaux), de rencontrer l'autre (registre social: vie de voisinage, valeurs politiques) et d'utiliser les infrastructures (registre fonctionnel: mobilité quotidienne, rapport au quartier).

	FONCTIONNEL	SOCIAL	SENSIBLE
FONCTIONNALISTES (20%)	ACCESSIBILITÉ VOITURE (1), PROXIMITÉ DU TRAVAIL (2)	–	–
FAMILIALISTES (12%)	PROXIMITÉ DES ÉCOLES, TRANSPORTS PUBLICS	AMIS (1), SÉCURITÉ (2), SÉCURITÉ ROUTIÈRE (3), RÉPUTATION DES ÉCOLES, FAMILLE	VILLAGE PROCHE DE LA VILLE, VILLA PAVILLONNAIRE
ÉLITAIRES (25%)	ACCESSIBILITÉ EN VOITURE, FISCALITÉ	SENTIMENT DE SÉCURITÉ (2), RÉPUTATION DU QUARTIER (3)	CALME (1), NATURE, CHARME, VILLA, VILLAGE, QUARTIER RÉSIDENTIEL CHIC
PAISIBLES (13%)	–	–	CALME (1), NATURE (2), CHARME (3), VILLAGE À LA CAMPAGNE, VILLA, QUARTIER RÉSIDENTIEL CHIC
CITADINS (10%)	TRANSPORTS PUBLICS (1), PROXIMITÉ CENTRE-VILLE (3), COMMERCES	VIE CULTURELLE (2), VIE ASSOCIATIVE, DIVERSITÉ SOCIALE	IMMEUBLE ANCIEN, CENTRE, COOPÉRATIVE
CONVIVIAUX (14%)	PROXIMITÉ DES ÉCOLES (1), TRANSPORTS PUBLICS (2), GARE, COMMERCES,	VIE ASSOCIATIVE (3), RÉPUTATION ÉCOLE, DIVERSITÉ SOCIALE	VILLA PAVILLONNAIRE, CENTRE, COOPÉRATIVE
INDIFFÉRENTS (6%)	–	–	–

QUALITÉ DE VIE RECHERCHÉE
PAR LES DIFFÉRENTS GROUPES.

Une fois ces différents types identifiés, il est intéressant de s'interroger sur les éléments – sociodémographiques ou contextuels – susceptibles d'influencer l'adoption d'un certain mode de vie.

Modes de vie et revenu

Une des premières variables qui vient à l'esprit dans les discussions relatives aux choix résidentiels est le niveau de revenu. À cet égard, nous constatons que le revenu joue un rôle essentiel sur le nombre de m² à disposition des ménages – plus un ménage est riche, plus il dispose d'espace de vie – et sur la probabilité de devenir propriétaire ainsi que, dans une moindre mesure, sur la satisfaction résidentielle. Le niveau de revenu par contre ne nous renseigne pas sur l'orientation plus spécifique des arbitrages résidentiels (où exactement préférèrent vivre les ménages). En effet, s'il y avait une relation directe entre le revenu et les aspirations résidentielles, tous les ménages d'une même classe de revenu voudraient vivre au même endroit. En d'autres termes, les préférences résidentielles seraient dépendantes quasi mécaniquement du revenu. Nous avons suggéré tout au long de l'enquête que cela n'est

Modes de vie et composition des ménages

En ce qui concerne la composition du ménage, nous constatons, comme pour le revenu, que le type de ménage joue un rôle relativement faible dans la distribution des modes de vie résidentiels, à l'exception du mode de vie «familialiste» au sein duquel les ménages avec enfants de moins de 15 ans sont surreprésentés. Chaque mode de vie résidentiel se retrouve à chaque étape du parcours de vie. En d'autres termes, que l'on soit une jeune famille ou une personne âgée célibataire, on peut adopter un mode de vie résidentiel «citadin» ou «convivial». Ces deux variables ne sont pas dépendantes et doivent ainsi être prises en compte séparément pour la planification de logements. Par exemple, la variation des tailles d'un même type de logement pourrait permettre d'accueillir et faire coexister des ménages «élitaires» familiaux et seniors célibataires. Encore une fois, nous constatons que les modes de vie résidentiels identifiés dans cette enquête traversent la société de manière plus large.

Modes de vie et cadres de vie

Comment se distribuent les modes de vie résidentiels dans les différentes zones géographiques de l'agglomération? La typologie des modes de vie résidentiels et l'ensemble de nos analyses montrent que les éléments qui composent un contexte donné n'ont guère de valeur en soi. Ils acquièrent une qualité dans la mesure où ils facilitent les activités et les expériences qui comptent pour les ménages. Ainsi, par exemple, la qualité fonctionnelle d'un lieu est étroitement liée à la question de la mobilité (un arrêt de bus n'a aucun sens pour un ménage qui fait tout en voiture). La qualité sociale dépend des formes de sociabilité du ménage. Il est dès lors absurde d'analyser les qualités d'un contexte en dehors des usages que les ménages favorisent ou non. Les diverses régions de l'agglomération présentent des différences en termes de distribution des caractéristiques fonctionnelles, sociales et sensibles offrant un cadre de vie plus ou moins accueillant pour les différents modes de vie (un «potentiel d'accueil» variable). Munis de ce principe, nous pouvons désormais revenir sur les différences observables dans les secteurs géographiques retenus en les rapportant à la diversité des usages que l'on peut y observer.

Notons tout d'abord que les modes de vie résidentiels sont représentés dans l'ensemble des contextes. Ceci nous indique que l'appartenance à un type ne détermine pas complètement la localisation et que par ailleurs l'agglomération présente dans son ensemble un environnement construit et social somme toute d'assez bonne qualité et diversifié – hormis la question cruciale des transports publics. Néanmoins, certains modes de vie résidentiels sont surreprésentés ou sous-représentés dans certains secteurs géographiques.

LES CONVIVIAUX ET LES FAMILIALISTES

Ils sont présents dans tous les contextes sans nette surreprésentation. Ces deux groupes valorisent avant tout des critères sociaux dans le choix de leur localisation. Le contexte fonctionnel ou sensible est donc secondaire du moment qu'ils sont près de leurs proches et dans un environnement présentant une bonne convivialité de voisinage. Il faut néanmoins remarquer que les conviviaux, pour qui l'accessibilité en

En résumé, si chacun de ces modes de vie résidentiels est présent dans les différents secteurs géographiques, ils le sont à des degrés divers, et surtout, certains contextes rendent plus difficile leur implantation. C'est le cas par exemple des zones périurbaines françaises – particulièrement mal desservies en transports publics – pour les citadins ou encore le centre de Genève – très dense – pour les paisibles.

Conclusion

Les quelques résultats présentés dans ce chapitre suggèrent que l'approche par les modes de vie des questions de choix résidentiel permet d'offrir une lecture nuancée des enjeux de mobilité résidentielle. En tout premier lieu, elle nous affranchit des lectures trop mécaniques relatives aux effets de revenu. Il est indéniable, et il faut insister dessus, que les inégalités de revenu demeurent une question essentielle pour les enjeux d'habitat, elles jouent sur des aspects bien spécifiques tels que les inégalités en termes de m² par habitant et la capacité à trouver le logement idéal. Néanmoins, nos résultats montrent que les préférences de localisations résidentielles ne sont pas véritablement corrélées au revenu. Ceci s'explique par le fait que les personnes utilisent différentes stratégies et tactiques pour compenser le manque de moyens: allongement du temps de recherche mais aussi arbitrages divers (PATTARONI 2009). Plus fondamentalement encore, les variations de revenu ne prédisent pas l'adoption de modes de vie résidentiels spécifiques. Si l'on cherche ainsi à accroître le potentiel d'accueil d'un lieu à des formes de vie diversifiées, et par là la mixité sociale, les questions de revenu s'avèrent donc un levier faible.

Dans un même ordre d'idée, l'approche par les modes de vie invite à nuancer l'effet du vieillissement – un autre point central des débats sur les politiques du logement – sur les choix résidentiels. En effet, nos résultats montrent que les personnes seules de plus de 65 ans se distribuent, de manière assez homogène, les différents modes de vie résidentiels, avec une légère surreprésentation dans la catégorie des «citadins». Ce résultat suggère que même si la ville, dense en aménités de proximité, devient plus intéressante pour les personnes âgées, ces dernières conservent des formes de vie contrastées et il ne faudrait pas que l'attention à des questions comme celle de l'*inclusive design* débouche sur un appauvrissement dans la variété des qualités de vie des personnes âgées. Un débat complexe mais qui ouvre des pistes de réflexion, et d'enquête, essentielles.

Une approche en termes de modes de vie nous oblige ainsi à travailler sur d'autres leviers que la seule variation des loyers ou l'ajustement au vieillissement. Ces leviers sont précisément les axes autour desquels se construisent les différences, à savoir les dimensions sociales, sensibles et fonctionnelles de notre rapport à l'environnement construit. Dans cette réflexion élargie sur les différentes «qualités de vie» et les possibilités de les favoriser par les outils de l'aménagement, notre enquête nous rend alors attentif à certains autres points essentiels.

On s'aperçoit en particulier que les questions de mobilité demeurent vitales et que les politiques infrastructurelles jouent un rôle essentiel dans la mobilité résidentielle et la distribution sur le territoire des différents modes de vie (et donc en retour la

mixité des différents contextes]. Dans un même ordre d'idée la densité en matière d'aménités et d'offre culturelle ou plus simplement de population – qui caractérise le gradient d'urbanité d'un lieu – a des effets sensibles sur les choix résidentiels, attirant certains ménages et en repoussant d'autres. Mais ces éléments doivent être pensés en lien étroit avec les qualités sensibles de chaque contexte. Ainsi, s'il est possible, par exemple, de créer des environnements apaisés – offrant des qualités que l'on s'attendrait à retrouver plutôt hors des centres – dans des environnements denses, on aurait là des leviers intéressants pour travailler sur l'hospitalité des environnements urbains à la diversité des modes de vie.

Par ailleurs, nos résultats suggèrent aussi – et de manière importante – les limites des politiques territoriales. En effet, des éléments essentiels pour certains types de vie, comme la proximité de la famille ou des amis, dépendent surtout des parcours de vie des personnes. Il existe néanmoins d'autres politiques susceptibles d'influencer ces éléments comme, par exemple, la possibilité de réserver à des jeunes d'une commune un certain nombre de logements. Les politiques portant aussi sur le type d'organisation du logement, comme les coopératives, sont également un levier intéressant pour augmenter la diversité en termes de modes de vie sur un territoire donné.

Mais au final, un résultat crucial doit retenir notre attention: l'existence sur l'ensemble du territoire des différents modes de vie. Comme nous le suggérons plus haut, ceci peut s'expliquer en partie par le fait de la distribution somme toute assez homogène – nonobstant certaines différences notoires par exemple en transports publics – d'un ensemble de prises favorables aux différents modes de vie (transports publics, variété des typologies, poches de verdure, etc.). Dans cette perspective, une attention devrait être portée, projet par projet, à la richesse de l'environnement construit mais aussi aux différentes politiques sociales et culturelles.

Mais ce résultat peut aussi signaler le fait que le rapport avec les caractéristiques objectivées de l'environnement construit est à considérer avec nuance. Cela appelle, d'une part, à prolonger ces enquêtes par un travail plus qualitatif sur la dynamique des modes de vie résidentiels et l'articulation fine entre modes de vie et milieu de vie. D'autre part, cela invite à se méfier des articulations trop mécaniques entre modes de vie, besoins et type d'environnement construit. Le sens d'un urbanisme des modes de vie est encore à créer, à la frontière entre exploration des formes de vie et outils de planification.

¹ Pour la notion de «prise», on se rapportera aux travaux de Gibson (1979).

² Une analyse factorielle (ici analyse en composantes principales) est une méthode qui permet de voir la proximité entre des variables par l'extraction de facteurs latents. Le questionnaire comprend 20 variables de choix du quartier. Les ménages devaient indiquer pour chaque item une note de 1 à 4 (de pas du tout important à très important). L'analyse factorielle a extrait 6 axes significatifs avec une valeur propre supérieure à 1. La variance totale expliquée est de 50%.

2 / SAISIR LA MOBILITÉ ET LES MODES DE VIE POUR ANALYSER LA SPATIALITÉ DU QUOTIDIEN

Yann Dubois • Lorris Tabbone

Introduction

L'une des caractéristiques les plus avancées pour décrire notre société contemporaine est celle du mouvement et de la mobilité. Les individus se déplaceraient plus et plus souvent, à la fois dans l'espace géographique grâce à l'accélération permise par le développement de l'infrastructure de transport, mais aussi virtuellement grâce aux nouvelles technologies. Dans les sciences sociales, les auteurs se sont penchés sur cet « accroissement » de la mobilité et ont cherché à évaluer son influence sur les modes de vie contemporains et sur l'organisation de la société et des territoires, notamment à travers ce que certains appellent le « paradigme de la mobilité » (SHELLER et URRY 2006). Ce chapitre vise à discuter l'articulation entre les modes de vie, les choix résidentiels (spécifiquement traités dans le chapitre précédent) et la mobilité, en considérant plus spécifiquement la place que cette dernière prend dans le quotidien des habitants d'une région. Il s'agit d'explorer les liens entre, d'un côté, les choix résidentiels, les aspirations et les attitudes qui impactent le quotidien à long terme, et de l'autre les usages des modes de transport et la spatialité des activités réalisées. En toile de fond à ces modes de vie, le territoire offre un support aux activités de la vie quotidienne. Si, dans certains cas, le territoire a un rôle de facilitateur des modes de vie, en offrant divers aménités et services ou encore divers environnements résidentiels, il est, au contraire, parfois davantage contraignant; la mobilité permet dès lors de se défaire des contraintes territoriales. Ce chapitre s'inscrit dans une série de recherches menées par le LaSUR autour des questions de choix modal d'un côté et sur les modes de vie d'un autre côté: plus précisément, c'est une recherche menée à Strasbourg et dans le Bas-Rhin qui sert de base aux analyses présentées ici¹. Un des points communs à ces deux axes de recherche est l'emphase portée aux attitudes et aux choix individuels, révélateurs des manières diverses de se confronter au monde. Cet aspect nous permet d'aborder avec plus de finesse la pluralité des individus.

Après une revue succincte de la littérature autour de la question des choix individuels, ce chapitre présente la recherche utilisée, puis décrit les modes de vie des Bas-Rhinois, avant de se pencher plus spécifiquement sur la question de la mobilité et des choix modaux.

Des choix au cœur des modes de vie

L'intérêt porté aux individus, ainsi qu'aux choix qui orientent leur vie quotidienne, renvoie au processus d'individuation lié au développement des villes, aux changements économiques structurels, au développement des loisirs et à la perte d'influence

des institutions sociales (MARTUCELLI et DE SINGLY 2009; WIRTH 1938; SIMMEL 1903). Cette transformation a conduit dès le début du 20^e siècle à théoriser et conceptualiser les actions des individus ainsi que les choix et les attitudes sous-jacents à celles-ci. Ainsi, pendant longtemps, et c'est toujours le cas dans certaines approches économiques ou techniques, on aborde les choix comme étant avant tout fonctionnels et rationnels (*homo economicus*). Dans cette optique, les individus cherchent à prendre les options qui leur permettent de maximiser l'utilité de leurs actions. S'opposant à cette vision, d'autres considèrent que les actions des individus sont davantage le reflet de la société, de ses normes et ses valeurs (*homo sociologicus*). Dans des travaux plus récents, l'individu apparaît avant tout porté par des logiques plurielles (BOLTANSKI et THÉVENOT 1991; DUBET 1994). De plus, dans ces travaux, les individus sont considérés comme des êtres éminemment compétents qui connaissent les conditions, les circonstances de leurs actions et leurs conséquences, ainsi que dotés d'une certaine réflexivité (GIDDENS 1987; BOLTANSKI et CHIAPELLO 1999). Bien que compétents et plus ou moins libres de faire leurs choix, les auteurs reconnaissent que les individus n'évaluent pas en permanence toutes les possibilités et les conséquences liées à ceux-ci. D'une part, un tel processus serait trop fastidieux, d'autre part leur connaissance des possibilités est limitée. Ainsi, les individus se basent sur leurs expériences préalables, leurs habitudes, leurs routines et leurs représentations, pour interpréter le monde et guider leurs actions (GIDDENS 1987; SCHÜTZ 1987; BUHLER 2015b).

Ces différents travaux sont à la source des recherches sur la notion de mode de vie, au cœur de cet ouvrage, et sur les choix résidentiels (voir le chapitre précédent) développées, entre autres, au Laboratoire de Sociologie urbaine. À côté de ces recherches, le LaSUR s'est aussi penché depuis plus de vingt ans sur la question du choix dans la mobilité quotidienne (KAUFMANN 2010). L'idée sous-jacente est de montrer que les logiques de choix sont plurielles et que, seuls, les critères issus des approches économiques ou techniques, tels que le couple temps/prix, ne permettent pas de rendre compte avec acuité des choix individuels. En effet, les travaux sur les logiques de choix modal soulignent l'importance des représentations, des habitudes et des préférences individuelles pour comprendre la manière dont les individus choisissent les modes qu'ils utilisent (FREUNDENDAL-PEDERSEN 2007; KAUFMANN 2011; MUNAFÒ 2015) . Il apparaît qu'à côté du temps de déplacement et du coût, l'image des différents moyens de transport, la dimension écologique, la flexibilité, le confort, la sécurité ou encore les affinités individuelles jouent un rôle prépondérant. Par ailleurs, le développement des nouvelles technologies oblige également à revoir les approches rationnelles basées sur le temps et le coût, car le temps de transport n'est plus nécessairement considéré comme un temps mort (voir aussi le sixième chapitre) : les smartphones ou autres ordinateurs portables permettent d'utiliser le temps de déplacement pour travailler, communiquer, se divertir, principalement dans les transports publics.

Ainsi, ce chapitre vise à combiner les travaux autour du mode de vie et ceux sur le choix modal pour offrir un aperçu détaillé de la composante «mobilité» des modes de vie contemporains et notamment de ses liens avec les attitudes, les valeurs et les préférences individuelles. De plus, ces analyses permettent de caractériser le

rôle du territoire dans le mode de vie – à la fois comme support et comme contrainte aux besoins et aux aspirations des individus – et celui de la mobilité, outil permettant de se défaire des contraintes territoriales.

Méthodologie et contexte

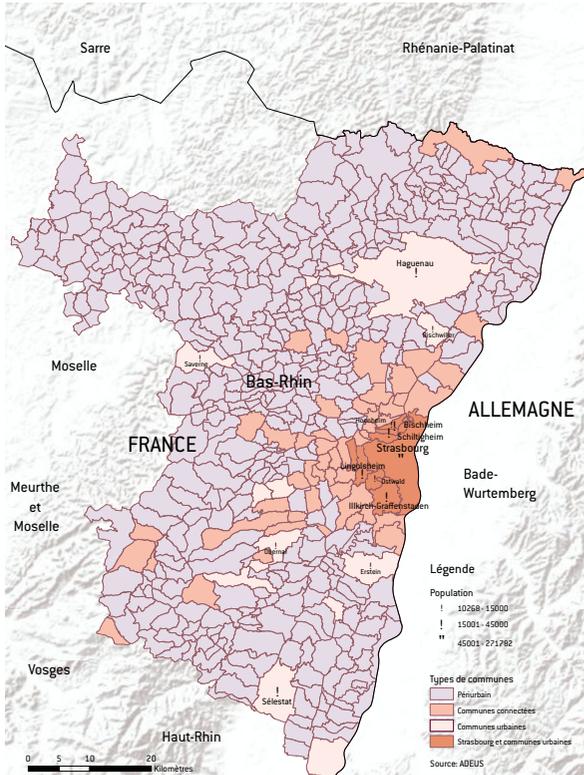
Ce chapitre se base sur une enquête quantitative menée dans le Bas-Rhin en 2012 (21). Cette dernière questionne les modes de vie des habitants de cette région et plus spécifiquement leurs préférences résidentielles, mais elle offre, en parallèle, de précieuses informations sur la manière des habitants du Bas-Rhin d'organiser leur vie de tous les jours en termes de loisirs ou d'achats et de se déplacer au quotidien. Cette enquête se prête donc parfaitement à l'exploration des pratiques spatiales et la mobilité des Bas-Rhinois en regard de leur localisation résidentielle et de leurs préférences à ce sujet. Cette enquête a été réalisée par téléphone (CATI) en 2012 auprès d'un échantillon représentatif de 3 500 ménages bas-rhinois. La description de l'échantillon se trouve ci-dessous; relevons notamment la surreprésentation des femmes dans celui-ci².

25-44 ANS	37.3%	NIVEAU DE FORMATION FAIBLE	38.1%
45-64 ANS	38.9%	NIVEAU DE FORMATION MOYEN	25.5%
65 ANS ET PLUS	23.9%	NIVEAU DE FORMATION ÉLEVÉ	36.4%
FEMME	60.6%	CÉLIBATAIRE	28.6%
HOMME	39.4%	COUPLE AVEC ENFANT	32.2%
		COUPLE SANS ENFANT	31.7%
REVENUS FAIBLES	17.1%	FAMILLE MONOPARENTALE	7.5%
REVENUS MOYENS	50.9%		
REVENUS ÉLEVÉS	32.0%	EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG	37.4%
		AUTRES PÔLES URBAINS DU DÉPARTEMENT	12.1%
		COMMUNES CONNECTÉES	15.9%
		PÉRIPHÉRIE	34.7%

DESCRIPTION DE L'ÉCHANTILLON.

La dernière information présentée dans le tableau renvoie à la répartition géographique de la population dans le Bas-Rhin et correspond à une typologie territoriale développée par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Strasbourg (ADEUS). Elle distingue la commune de Strasbourg et la première couronne de l'Eurométropole, les autres pôles urbains du Bas-Rhin comme Haguenau et Sélestat, les communes en périphérie de Strasbourg, mais qui sont néanmoins bien reliées à la capitale (communes connectées) et finalement le reste des communes, davantage rurales et périphériques (voir la carte à la page suivante).

En termes quantitatifs, les plus grandes communes du Bas-Rhin sont Strasbourg (271 000 habitants), Haguenau (35 000 habitants), Schiltigheim (32 000 habitants) et Illkirch-Graffenstaden (27 000 habitants, toutes deux situées dans l'Eurométropole),



TYPOLOGIE DES COMMUNES DU BAS-RHIN.

LE TRAM ET LE VÉLO, DEUX CARACTÉRISTIQUES FORTES DES DÉPLACEMENTS À STRASBOURG (SOURCE: L. TABBONE 2017).

mobilités alternatives à la voiture avec le plus long réseau de tramway de France et une infrastructure cyclable performante  avec de nombreuses pistes cyclables, un service de vélo en libre-service  ou encore de nombreuses places de stationnement pour vélo . D'une manière générale, le Bas-Rhin apparaît fortement polarisé entre, d'un côté, Strasbourg et les communes de sa couronne, seule centralité métropolitaine du département, et, de l'autre, le reste du territoire, nettement

et finalement Sélestat avec 20 000 habitants³. Au niveau de l'emploi, la commune de Strasbourg en compte le plus grand nombre avec 160 000, suivie de Haguenau 23 000, puis les deux communes de l'Eurométropole précédemment mentionnées. En termes économiques, le Bas-Rhin se distingue par un taux de chômage faible (6.5%) en comparaison française et d'une économie diversifiée. À côté du tourisme, de nombreuses petites et moyennes entreprises, notamment dans le secteur secondaire, se trouvent dans le département. De plus, Strasbourg accueille plusieurs entités européennes.

En termes de transports, le territoire bas-rhinois s'organise autour d'une bonne desserte en TER (Transport Express Régional), permettant notamment de relier les pôles urbains de la région et certaines communes suburbaines de l'agglomération strasbourgeoise. Alors qu'il est plutôt difficile de se déplacer sans voiture lorsqu'on habite la périphérie du département, Strasbourg, la capitale de la région, est considéré comme une ville pionnière dans le domaine des

moins urbain. En effet, les autres villes du Bas-Rhin sont de taille très modeste, et l'offre de ces territoires en transports ou en aménités et services y est incomparable à celle de Strasbourg. Ainsi, dans le Bas-Rhin, les modes de vie et la mobilité quotidienne sont très largement influencés par le territoire (DUBOIS 2015).

Modes de vie et choix résidentiels

À l'aide de l'opérationnalisation des modes de vie telle qu'elle a été présentée au premier



chapitre, il nous est possible de distinguer six modes de vie parmi les habitants du Bas-Rhin⁴. Nous les décrivons tout d'abord selon ces valeurs et selon les caractéristiques sociodémographiques des individus composant ces différents groupes, puis en fonction de leur mobilité et de la spatialité de leurs activités (parties suivantes). Ces différents modes de vie quotidiens font écho aux modes de vie résidentiels observés dans la région franco-valdo-genevoise (voir le chapitre précédent). Si leur construction est similaire, les types obtenus par les analyses multivariées sont un peu différents de ceux qui ont été observés à Genève, ce qui s'explique en particulier par les spécificités des modes de vie dans la région de Strasbourg par rapport à celle de Genève.

FACTEURS (FONCTIONNELS, SENSIBLES ET SOCIAUX) DÉTERMINANTS DANS LA LOCALISATION ET LE CHOIX DU LOGEMENT ACTUEL, E.P.=ENSEMBLE DE LA POPULATION.

% DES PERSONNES AYANT AFFIRMÉ QUE CES FACTEURS ÉTAIENT TRÈS IMPORTANTS DANS LE CHOIX DE LEUR LOGEMENT ACTUEL		FAMILLE	PROXIMITÉ À DISTANCE	URBAIN INTENSE	ANCRÉ DANS LE LIEU DE VIE	CHAMPÊTRE	SUBI	E. P.
FONCTIONNEL	IL Y A UNE GARE FERROVIAIRE À PROXIMITÉ	10.2%	24.0%	20.3%	45.7%	1.9%	1.7%	19.6%
	LA DESSERTÉ PAR LES TRANSPORTS PUBLICS (BUS, TRAM)	23.1%	49.0%	46.2%	63.1%	7.4%	7.3%	35.1%
	ACCESSIBILITÉ EN VOITURE, POSSIBILITÉS DE STATIONNEMENT	33.7%	48.0%	17.7%	62.8%	19.3%	4.7%	36.2%
	VOUS OU VOTRE CONJOINT TRAVAILLEZ À PROXIMITÉ	41.1%	28.3%	36.4%	68.3%	26.7%	18.4%	40.5%
	LA PROXIMITÉ DES COMMERCES ET SERVICES	29.9%	51.7%	41.8%	75.6%	8.2%	5.6%	39.7%
	PROXIMITÉ DES CRÈCHES, DES ÉCOLES, DES MODES DE GARDE	45.7%	0.7%	9.8%	68.2%	6.6%	5.6%	29.7%
	LA PROXIMITÉ DE LA VIE CULTURELLE ET ARTISTIQUE	7.5%	24.0%	18.4%	32.0%	1.6%	5.4%	15.8%
	PROXIMITÉ DE LA VIE NOCTURNE (RESTAURANTS, BARS)	1.8%	6.1%	9.8%	13.3%	1.0%	0.6%	5.8%
SENSIBLE	VIVRE PROCHE DU CENTRE-VILLE	11.3%	31.8%	36.2%	41.5%	7.1%	1.2%	22.8%
	TAXE D'HABITATION, IMPÔTS	12.2%	27.6%	3.5%	41.3%	6.4%	2.9%	19.8%
	LA RÉPUTATION ET L'IMAGE DU QUARTIER	27.3%	48.9%	9.1%	66.6%	16.0%	0.4%	33.8%
	LA DIVERSITÉ SOCIALE DE LA POPULATION DU QUARTIER	11.2%	21.6%	5.4%	36.2%	4.1%	2.0%	16.0%
	LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ	44.0%	72.6%	13.5%	84.6%	27.5%	4.4%	48.7%
	LA RÉPUTATION / QUALITÉ DES ÉCOLES, CRÈCHES, MODES DE GARDE	35.3%	3.9%	2.8%	76.1%	4.2%	2.0%	28.1%
	LA VIE ASSOCIATIVE ET SOCIO-CULTURELLE	9.4%	20.3%	4.8%	50.3%	5.2%	3.6%	18.8%
	LE CALME / LA TRANQUILLITÉ	61.0%	78.4%	21.0%	87.9%	63.0%	18.0%	62.6%
	LA PRÉSENCE D'ESPACES VERTS / NATURE	49.7%	69.2%	9.3%	9.3%	54.6%	10.4%	54.0%
	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ALENTOURS	30.9%	48.9%	4.3%	74.2%	14.6%	1.0%	35.6%
	LE CHARME DU QUARTIER	28.8%	57.8%	13.6%	68.9%	28.1%	1.1%	38.7%
LE PRIX DU LOGEMENT	42.1%	63.4%	48.3%	73.6%	32.9%	21.8%	50.4%	
SOCIAL	PROXIMITÉ DE LA FAMILLE	28.5%	38.7%	9.2%	55.0%	20.7%	18.2%	31.8%
	PROXIMITÉ DES AMIS	10.8%	28.7%	17.5%	41.0%	7.0%	4.0%	20.1%

FAMILLE

Le mode de vie «Famille» valorise les aspects liés au familialisme, comme la qualité et la proximité des crèches et écoles, à l'élitisme et la sécurité. Comme leur nom l'indique, les individus qui composent ce mode de vie sont avant tout des couples avec enfant(s) et habitent en grande partie dans la périphérie autour de l'Eurométropole. En effet, ils préfèrent les cadres résidentiels qui permettent les déplacements automobiles (accessibilité et places de stationnement).

CHAMPÊTRE

Le mode de vie «Champêtre» est fortement orienté vers l'élitisme et la sécurité, expliquant l'attrait de ces individus pour les plus grands espaces résidentiels, le calme et la nature. Les couples (avec ou sans enfants) d'âge moyen y sont surreprésentés et sont en grande partie localisés dans la campagne bas-rhinoise. À la manière du groupe précédent, ces individus recherchent une facilité d'utilisation de l'automobile (à travers notamment la présence de places de parking), alors que la proximité à la ville (culture par exemple) ou aux infrastructures de transports publics est peu importante.

PROXIMITÉ À DISTANCE

Le mode de vie nommé «Proximité à distance» caractérise des individus recherchant la proximité aux services et aménités. Dans ce groupe se trouvent avant tout des individus plutôt âgés (65 ans et plus), sans enfants, avec des revenus plutôt élevés. Cette valorisation de la proximité peut être vue comme une volonté de profiter de la diversité des aménités au maximum; leurs revenus confortables leur permettent notamment de se localiser dans des zones centrales, mais qui offrent un cadre résidentiel agréable (sécurité, tranquillité, espaces verts, etc.). L'accessibilité à l'offre de transport (privés et publics) est également largement valorisée par ces individus.

Comme les individus du groupe précédents, les «Urbains intenses» se caractérisent par une recherche de proximité et d'urbanité (vie nocturne animée, activités culturelles et sociales nombreuses et diversifiées), ainsi que la recherche d'une offre de transports large et variée. Ces individus sont jeunes et célibataires, à la formation et aux revenus élevés, que l'on pourrait apparenter à l'archétype du «jeune cadre dynamique». Ils sont plus de 70% à habiter Strasbourg et sa première couronne.

ANCRÉS DANS LE LIEU DE VIE

Les «Ancrés dans le lieu de vie» ont un mode de vie construit autour de l'ancrage social. Ils habitent tout autant à Strasbourg que dans le reste du Bas-Rhin, ce qui met en exergue un désir de proximité avec les amis et la famille, plus important que les autres aspirations résidentielles. Ce fort accrochage autour de la dimension sociale peut être lié à des revenus plus faibles, laissant peu de marge de manœuvre dans le choix du logement et de sa localisation. Par ailleurs, ces individus favorisent les aspects fonctionnels (proximité aux services ou aux transports) plutôt qu'aux offres de loisirs ou culturelles: la centralité et la ville semblent davantage valorisées par praticité que par le plaisir de profiter d'une offre diversifiée. Tous ces éléments suggèrent que l'ancrage local n'est pas uniquement un choix, mais apparaît contraint.

SUBI

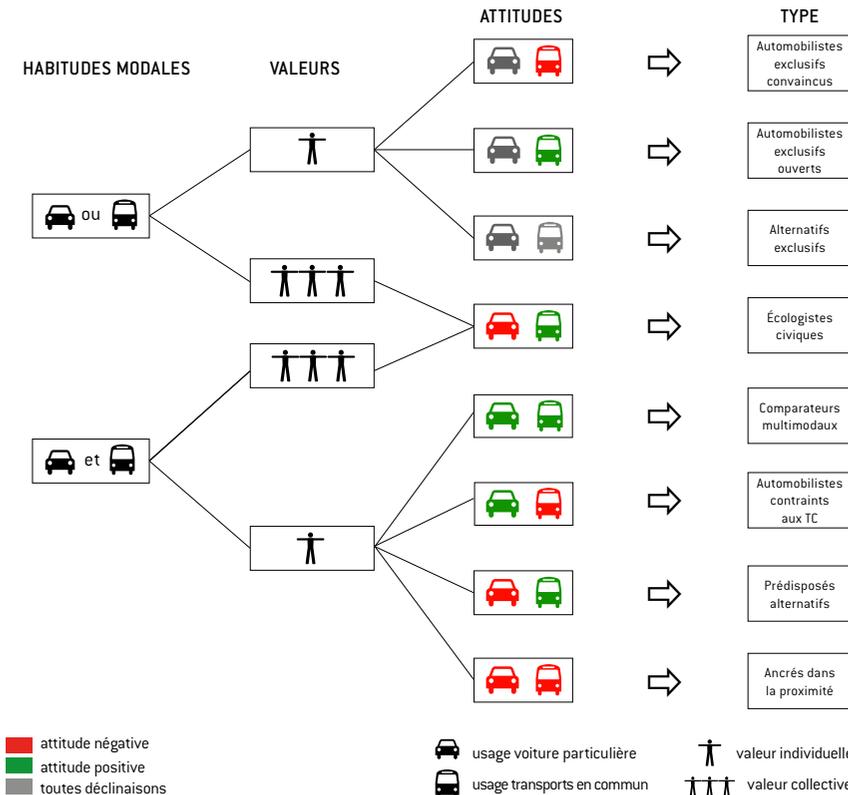
Finalement, le mode de vie «Subi» est caractérisé par des préférences résidentielles peu soulignées, donnant ce caractère «subi» par rapport à leur localisation spatiale. Les variables sociodémographiques ou spatiales ne permettent pas d'apporter plus d'éléments dans la définition de ce groupe ni d'expliquer ces aspirations peu marquées. Qu'en est-il de leurs pratiques du quotidien ?

	FAMILLE	PROXIMITÉ À DISTANCE	URBAIN INTENSE	ANCRÉ DANS LE LIEU DE VIE	CHAMPÊTRE	SUBI
STRASBOURG ET 1 ^{er} COURONNE DE L'EUROMÉTROPOLE	29.0%	44.80%	73.4%	35.4%	22.5%	34.9%
AUTRES PÔLES URBAINS DU DÉPARTEMENT	9.8%	13.80%	12.1%	14.6%	10.8%	11.3%
COMMUNES CONNECTÉES	18.5%	15.90%	7.6%	15.7%	16.6%	18.7%
PÉRIPHÉRIE	42.7%	25.5%	6.9%	34.3%	50.1%	35.0%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Mobilité quotidienne

LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DES TYPES DE MODES DE VIE.

Le deuxième point de l'analyse des modes de vie des Bas-Rhinois concerne leurs pratiques de mobilité quotidienne (21). En complément à une analyse classique de l'utilisation des différents modes de transports, nous avons utilisé les travaux sur le choix modal développés au LaSUR et notamment la typologie des logiques d'actions qui sous-tendent les pratiques modales. Cette dernière se base sur les pratiques individuelles, mais intègre également une série d'attitudes vis-à-vis des modes de transports (22) et de valeurs (comme le fait de considérer l'offre en fonction de l'intérêt individuel ou collectif).

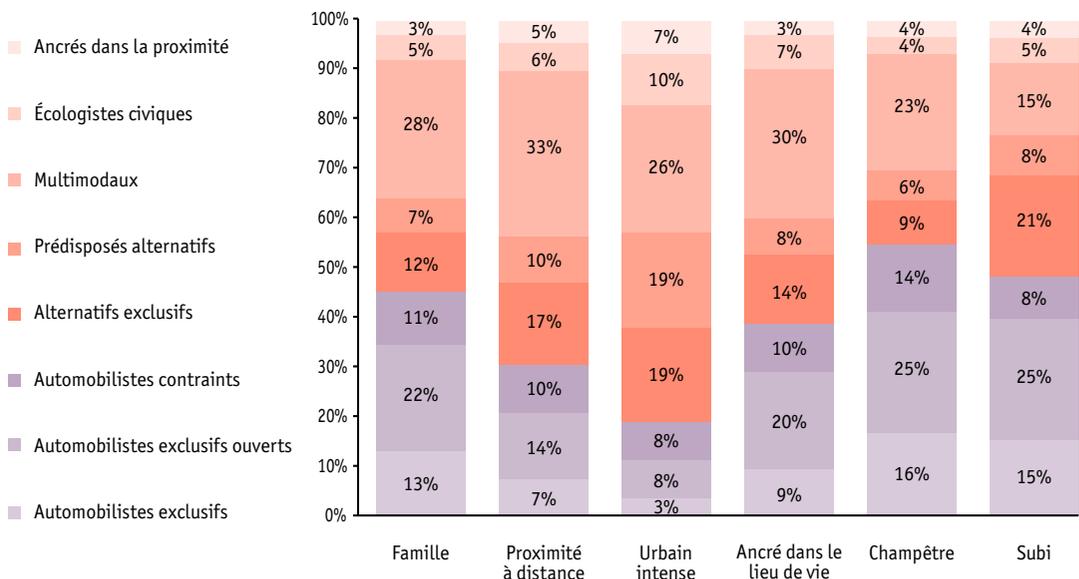


CONSTRUCTION DE LA TYPOLOGIE DU CHOIX MODAL: TYPOLOGIE DES LOGIQUES D'ACTION QUI SOUS-TENDENT LES PRATIQUES MODALES (SOURCE: DUBOIS 2015).

Selon la typologie des logiques de choix modal, les personnes qui utilisent de manière exclusive la voiture (c'est-à-dire jamais les transports publics) comptent pour environ 30% de la population du Bas-Rhin (seulement 9% à Strasbourg et dans la première couronne, contre 42% dans le reste du département); parmi ceux-ci se distinguent les automobilistes exclusifs (qui ont une image négative des transports publics) et les automobilistes exclusifs ouverts (aux transports publics). En plus de ces deux premières logiques axées autour de l'automobile, un troisième groupe d'individus (10% de la population) est aussi tourné vers la voiture, mais est par contre obligé d'utiliser les transports publics de temps à autre, même s'ils ne les apprécient pas (automobilistes contraints). Cette contrainte peut être due à la saturation des axes routiers, aux capacités financières des individus ou encore à l'indisponibilité de places de stationnement au lieu de travail.

Concernant les autres logiques, le groupe des alternatifs exclusifs est composé de personnes utilisant uniquement les transports publics (jamais la voiture). Ils sont bien entendu davantage représentés à Strasbourg (20%) que dans le reste du département. Quant aux prédisposés alternatifs, ils préfèrent utiliser les modes alternatifs comme les transports publics et les modes doux, mais utilisent néanmoins la voiture: ils représentent 9% de l'échantillon. Les écologistes civiques qui mettent en avant leurs convictions écologistes et les ancrés dans la proximité, qui ne sont convaincus ni par la voiture ni par les transports publics comptent respectivement pour 6% et 4% de l'échantillon. Finalement, les multimodaux sont des individus qui vont chercher à utiliser le mode le plus efficace pour leurs trajets: ils sont un tiers à Strasbourg et 23% dans le reste du Bas-Rhin. Ces premiers éléments montrent une forte opposition entre les habitants des zones urbaines et ceux vivant dans les zones périphériques, en termes d'usage et d'images associées aux modes de transports. L'offre territoriale apparaît ainsi comme largement binaire.

LOGIQUES DE CHOIX MODAL
ET MODES DE VIE.





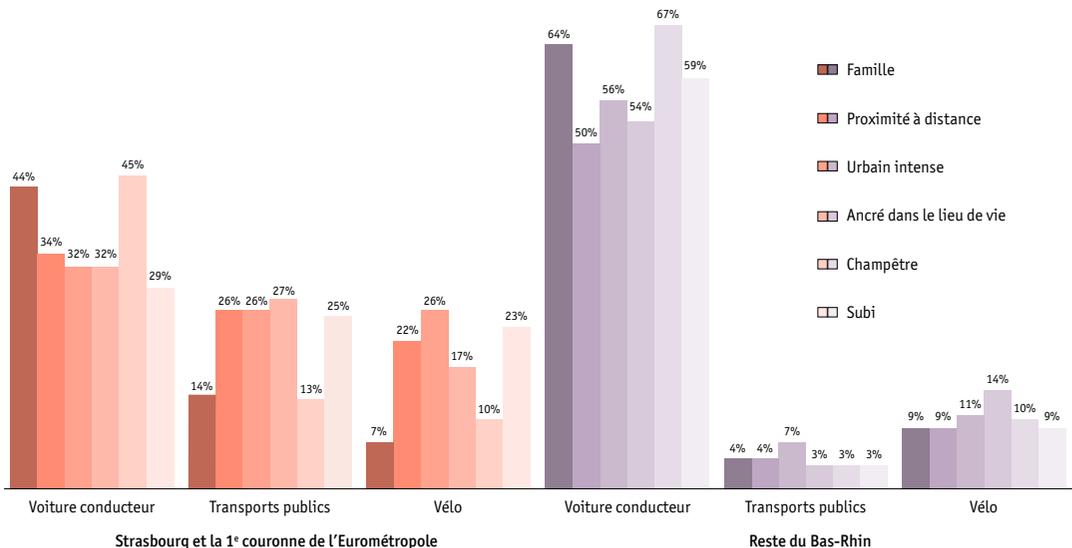
LE CENTRE DE STRASBOURG (PLACE GUTENBERG) TROP FACILE D'ACCÈS EN VOITURE POUR FAVORISER UN FORT REPORT MODAL? (SOURCE: L. TABBONE 2017).

Si l'on revient aux différents types de modes de vie définis plus haut et à leur mobilité, ce sont les «subis» qui, au centre-ville, possèdent le moins de voitures: 42% d'entre eux n'en disposent pas, soit près de deux fois moins que la moyenne. Même si la ville de Strasbourg est relativement compacte et offre une bonne desserte en transports publics, disposer d'une voiture permet néanmoins d'élargir le champ individuel des possibles – en effet, plus de 35% des Strasbourgeois utilisent la voiture tous les jours, y compris les individus qui préfèrent les transports publics en général. Il faut reconnaître que le centre de Strasbourg reste relativement accessible avec des possibilités de stationnement et une rocade autoroutière qui lui sont proches, contribuant au recours important à la voiture des habitants de la ville alsacienne. Relevons également que les «subis» utilisent légèrement moins les transports publics que les autres types de modes de vie urbains; ils sont surtout près d'un quart à ne jamais les utiliser, soit plus que tous les autres modes de vie. En regard de la typologie, les «subis» apparaissent très peu multimodaux, et plutôt monomodaux, qu'il s'agisse de la voiture ou des transports publics. En périphérie, ces individus sont nombreux à n'utiliser que la voiture. De plus, au centre, un peu moins de 10% n'aiment ni les transports publics ni la voiture, suggérant une situation de mobilité peu appréciée, mais aussi des pratiques avant tout de proximité, construites autour du vélo et de la marche. En effet, plus de 20% des subis utilisent leur vélo quotidiennement à Strasbourg. Quel rôle peut avoir l'absence d'automobile sur leurs pratiques du quotidien ?

Les «familles» et les «champêtres» résidant à Strasbourg, vivent, au contraire, dans des ménages largement motorisés, voire bi-motorisés; il s'agit là d'une condition quasiment sine qua non pour avoir accès aux espaces plus naturels qu'ils apprécient, comme nous le verrons par la suite. En effet, ils sont environ 45% à utiliser leur voiture au quotidien et 12% à ne strictement jamais utiliser les transports publics malgré leur lieu de vie central; de plus, 20% d'entre eux sont contraints de les utiliser malgré l'image négative qu'ils en ont. D'une manière générale, ces individus sont peu friands des transports publics et du vélo. En effet, en lien avec leurs valeurs, la voiture offre un espace préservé de l'extérieur, intime, sûr ou encore non soumis aux aléas de la météo. Dans les espaces plus périphériques, les individus issus de ces deux types de modes de vie sont également ceux qui sont le plus motorisés et qui utilisent le plus la voiture au quotidien; ils se distinguent moins des autres groupes, en revanche, par leur usage des transports publics ou du vélo dans ces territoires. Globalement, ces deux types de modes de vie sont construits autour de l'usage de la voiture, quel que soit le territoire de résidence. Pour une partie d'entre eux, la voiture s'apparente à une valeur constitutive de leur quotidien, pour d'autres, il peut s'agir de la seule solution pour répondre à certaines aspirations en matière de loisirs par exemple, comme nous le verrons par la suite.

Les individus issus des modes de vie «proximité à distance», «urbains intenses» et «ancrés dans le lieu de vie» sont les plus grands utilisateurs des transports publics au quotidien et très peu d'entre eux utilisent la voiture de manière exclusive. Ils sont multimodaux, considèrent davantage les aspects écologiques des modes et en général préfèrent les modes alternatifs, même s'ils utilisent la voiture régulièrement. Ceci vaut en premier lieu pour Strasbourg, car dans le reste du Bas-Rhin, l'utilisation des transports publics est minime, tous groupes confondus. Dans ces territoires, vivre sans voiture et utiliser les transports publics pour réaliser des programmes d'activités complexes et une large palette de loisirs divers (notamment en termes

PRATIQUES MODALES:
UTILISATION DE LA VOITURE
(CONDUCTEUR),
DES TRANSPORTS PUBLICS
ET DU VÉLO AU QUOTIDIEN.



spatiaux) semble largement plus difficile, en raison de l'absence d'offre alternative à la voiture. Ainsi, plus de 50% d'entre eux y utilisent donc la voiture au quotidien, mais plutôt de manière complémentaire à d'autres modes. En effet, seuls 11% des «urbains intenses» vivant dans le reste du Bas-Rhin ou 20% des «proximité à distance» n'utilisent jamais les transports en commun. Concernant le vélo, ces trois groupes d'individus sont ceux qui utilisent le plus le vélo, en premier lieu à Strasbourg et dans ses environs, où plus de 40% font du vélo plusieurs fois par semaine. Pour ceux d'entre eux qui habitent en milieu dense, leurs pratiques modales sont concordantes avec les possibilités de transports offertes par l'environnement urbain de Strasbourg. Si la description des «ancrés dans la proximité» (voir plus haut) laissait penser que ces individus auraient pu avoir des pratiques modales différentes, davantage marquées par la contrainte ou la monomodalité, tel n'est pas le cas. L'analyse des pratiques de loisirs et d'achats de ce groupe permet d'explorer plus en avant le lien entre ces individus, les contraintes et les ressources territoriales.

Les analyses menées ci-dessus autour de l'utilisation des modes offrent une entrée riche dans les modes de vie individuels. Si pour certains les opportunités de se défaire des contraintes de l'espace apparaissent limitées, pour d'autres en revanche, les mobilités sont plus fluides à travers la possibilité de choisir les modes les plus adaptés aux caractéristiques territoriales des déplacements et des projets de déplacements.

Spatialité des pratiques de loisirs et d'achats

Dans cette troisième et dernière partie de l'analyse des modes de vie dans le Bas-Rhin, nous nous penchons sur les lieux dans lesquels prend place la vie quotidienne. Plus spécifiquement, c'est la concentration ou non des activités du quotidien autour du domicile qui nous intéresse.

Les loisirs prennent toujours plus de place dans les modes de vie: ils sont devenus ces dernières années un des motifs pour lesquels les individus se déplacent le plus. Toutefois, les activités de loisirs sont largement dépendantes de leurs localisations et du type de territoire: les restaurants ou l'offre culturelle sont souvent localisés en ville, alors que les espaces naturels par exemple, se situent plutôt en périphérie. Ceci amène donc les individus, en fonction de leurs affinités et de leurs envies, à se déplacer. À l'échelle du département, en termes d'activités, celles qui sont réalisées le plus souvent à proximité du domicile sont les pratiques de sociabilité: plus de 35% des Bas-Rhinois déclarent voir leurs amis ou leur famille dans leur commune (ou quartier pour les Strasbourgeois) de domicile. Le sport est une activité qui est régulièrement pratiquée à proximité du domicile. Au contraire, pour les manifestations artistiques, les sorties au restaurant ou dans des bars, ou encore le cinéma, les individus sont souvent amenés à se déplacer plus longuement. De même, accéder aux espaces naturels, en particulier depuis les centres, demande également une certaine quantité de déplacements. Encore faut-il disposer des bons moyens de transport, et notamment de la voiture, pour se rendre dans les zones les moins accessibles en transports publics, par exemple les Vosges (VILLENEUVE 2017).



LES VOSGES, COMME D'AUTRES ESPACES DE LOISIRS OU ESPACES NATURELS, SONT UNE DESTINATION PEU ACCESSIBLE POUR LES PERSONNES NON-MOTORISÉES. (SOURCE: LE LANGENBERG DEPUIS LE ROCHER DE MUTZIG, FEUP, 2013, CC).

Pour donner une image globale de l’empreinte spatiale des loisirs des Bas-Rhinois, nous avons combiné la spatialité d’environ dix pratiques de loisirs (pratiques de sociabilité, culture, sport, sorties) : il apparaît ainsi qu’une petite majorité des individus sont plutôt actifs en dehors de leur quartier/commune de domicile. Les différences sont relativement faibles entre Strasbourg (et les alentours) et le reste du département, puisque l’échelle de référence était différente : en effet, pour les premiers, il s’agissait du quartier, pour les seconds, de la commune.

Si l’on compare les différents types de modes de vie, de fortes différences apparaissent. Plus de 20% des personnes dont le mode de vie est considéré comme «subi» font l’ensemble de leur activité à proximité du domicile, 15% pour les «ancrés dans le lieu de vie». Ce sont également ces individus qui «s’éloignent» le moins de

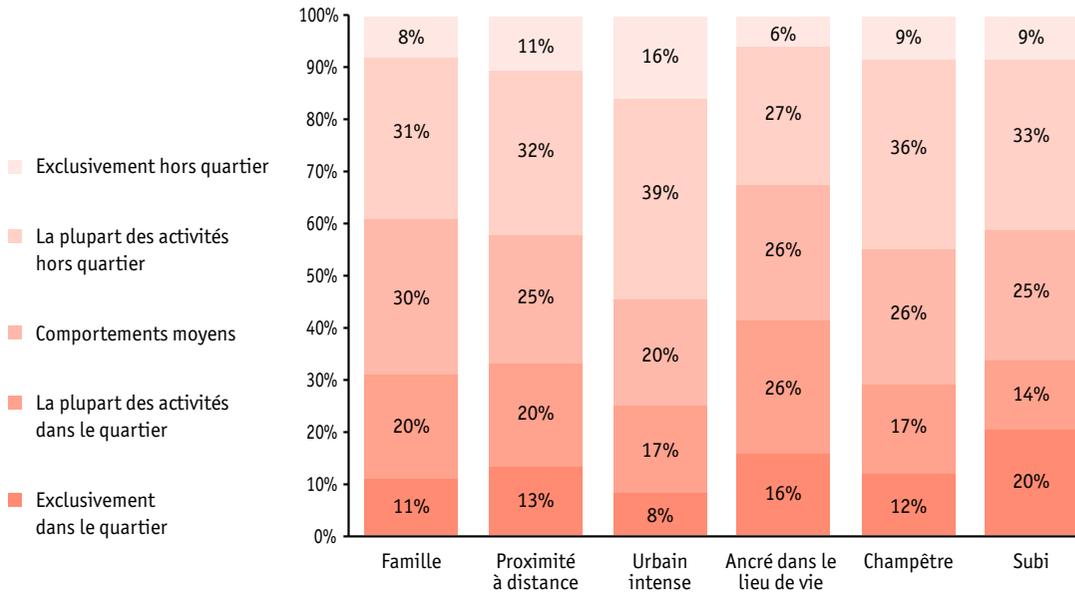


leur commune ou de leur quartier et qui, de manière générale, pratiquent la palette de loisirs la moins diversifiée. L'ancrage ou le cantonnement géographique (subi) que l'on observe ici se retrouve dans la dénomination de ces groupes. Si le faible accès à la voiture, notamment pour les subis, semble jouer un rôle dans ces pratiques construites autour du domicile, d'autres éléments, comme le revenu, entrent en jeu. En effet, si les pratiques modales des «ancrés dans la proximité» apparaissent similaires à celle des «urbains intenses» par exemple, l'échelle de leur quotidien est, elle, différente. En effet, ces derniers sont très peu fixés dans les territoires du proche et sont prêts à se déplacer pour accéder aux activités qui les intéressent. Jeunes, bien formés et disposant de bonnes ressources financières, ils n'ont que peu de contraintes dans le choix de leurs loisirs.

Relevons également que les «urbains intenses» et les «proximité à distance» sont clairement plus actifs en dehors de leur quartier lorsqu'ils habitent à Strasbourg (ou dans la première couronne) que lorsqu'ils habitent dans le reste du Bas-Rhin: le manque d'opportunités ou de diversité dans les territoires éloignés de Strasbourg ne les encourage que peu à se déplacer intensément ni à chercher à découvrir de nouvelles activités. De manière intéressante, on observe une tendance similaire pour les modes de vie «familles» et «champêtres»⁵. Ces derniers cherchent davantage à sortir de leurs quartiers, lorsqu'ils habitent en ville si on les compare à ceux qui résident à la «campagne». Accéder à des loisirs plus tranquilles ou à des espaces verts plus diversifiés que quelques parcs urbains semble avoir une forte importance pour eux, en adéquation avec leurs valeurs et préférences. Le potentiel territorial de la «ville» ne leur permet pas de répondre à leurs besoins et les oblige à étendre leur espace de vie.

Concernant les achats, les «urbains intenses» se distinguent à nouveau. Mais contrairement aux loisirs, ils démontrent une certaine immobilité: ces derniers consomment avant tout dans leur quartier ou leur commune de domicile. Cette concentration des achats autour du logement des individus peut renvoyer à une offre plus vaste à proximité, certes, mais peut aussi refléter une certaine réflexion

DES PARCS «TROP» URBAINS
POUR CERTAINS? (SOURCE:
L. TABBONE 2017).



LA SPATIALITÉ DES LOISIRS.

quant à l'impact de la localisation de leurs pratiques sur leur territoire, ainsi qu'une volonté de soutien au commerce local et au commerce de centre-ville (par rapport à celui situé en périphérie). Toutefois, cette recherche de proximité pour les «urbains intenses» ne s'accompagne pas d'une volonté plus marquée que les autres groupes de consommer des produits locaux ou avec des labels écologiques. À ce titre, les «ancrés dans la proximité» valorisent, comme leur nom l'indique, la proximité tant dans la localisation des loisirs, que dans leurs achats, et même dans le choix des produits (biologique, de proximité, etc.) : contrairement à ce que les analyses effectuées plus haut suggéraient, l'ancrage de ce groupe et leur valorisation de la proximité semblent plutôt refléter le choix d'un mode de vie certes simple, local ou *slow*, mais pas nécessairement contraint et mal vécu.

À l'opposé des pratiques décrites ci-dessus, les «familles», et surtout les «champêtres», sont les individus qui consomment le plus en dehors de leur quartier ou de leur commune de domicile; ce résultat est surtout porté par ceux qui habitent en dehors de Strasbourg, démontrant des pratiques spatialement éclatées. La localisation plus rurale de ces individus, liée à la recherche d'une certaine sécurité et d'élitisme, va de pair avec des pratiques de mobilité plus intenses. Ainsi, 68% des champêtres résidant à l'extérieur de Strasbourg consomment avant tout hors de leur commune de domicile. En revanche, et pour tous les groupes, la possibilité de faire ses achats sur internet n'a pas (encore) remplacé les déplacements pour achats dans de «vrais» magasins – même si la quantité d'achats effectués sur internet a considérablement augmenté ces dernières années et représente un défi pour le développement du commerce de détail classique. Finalement, si le groupe des «subis» se distinguait à propos des loisirs, leurs comportements spatiaux se situent dans la moyenne concernant les achats.

	EN MAJORITÉ DANS UN AUTRE QUARTIER OU UNE AUTRE COMMUNE	EN MAJORITÉ DANS LE QUARTIER/ LA COMMUNE DE RÉSIDENCE	EN MAJORITÉ SUR INTERNET
FAMILLE	53.1%	46.6%	0.3%
PROXIMITÉ À DISTANCE	41.1%	58.9%	0.0%
URBAIN INTENSE	25.1%	73.6%	1.2%
ANCRÉ DANS LE LIEU DE VIE	41.5%	58.1%	0.4%
CHAMPÊTRE	59.9%	39.8%	0.2%
SUBI	48.6%	51.4%	0.0%
TOTAL	46.2%	53.4%	0.4%

LA SPATIALITÉ DES ACHATS.

L'analyse des activités du quotidien (loisirs et achats) souligne d'une part des spatialités différentes entre les six groupes de modes de vie. À ce titre, les loisirs se présentent comme davantage marqueurs du mode de vie, du moins dans une approche construite autour de la mobilité. D'autre part, certains individus sont obligés de se déplacer (beaucoup) pour trouver une offre correspondante à leurs besoins, car le potentiel du territoire à proximité de leur domicile ne permet pas le déploiement des loisirs qu'ils souhaitent réaliser. Toutefois, cette possibilité de se déplacer facilement n'est pas garantie à tous et certains types de loisirs souffrent d'une accessibilité limitée, notamment pour les ménages non-motorisés, réduisant de facto l'étendue et la diversité des espaces qu'ils peuvent fréquenter.

Conclusion

Pour conclure cette exploration des modes de vie dans le Bas-Rhin et à Strasbourg, nous souhaitons revenir sur quatre points en particulier.

Tout d'abord, les approches par le mode de vie, en combinant les pratiques du quotidien, telles que les loisirs, les achats ou encore les pratiques de sociabilité, avec les valeurs ou attitudes individuelles, permettent d'observer avec finesse et de manière multidimensionnelle ce qui constitue la vie quotidienne des individus. L'objectif de ce chapitre visait notamment à articuler les modes de vie, les choix résidentiels et la mobilité. À ce titre, il apparaît que les mêmes (groupes de) valeurs sont à la base à la fois des choix résidentiels et des choix modaux, soulignant la dimension centrale et constitutive des valeurs et des choix dans les modes de vie. En effet, la recherche de valeurs ou de standards élitistes, de sécurité ou d'éléments favorisant le familialisme dans les choix résidentiels s'accompagne également d'un recours plus important à la voiture, souvent privilégiée pour son confort, la privacité et la sécurité qu'elle offre ou encore sa praticité et son indispensabilité (présumée) pour les familles (FREUNDENDAL-PEDERSEN 2007). De l'autre côté, la recherche et la valorisation de l'urbanité vont également de pair avec une ouverture aux mobilités alternatives à la voiture, du moins sur le plan des valeurs; en effet, l'usage de la voiture reste important, même chez les personnes qui sont davantage attirées par les transports publics ou le vélo en raison, d'une part, de la facilité d'utilisation de la voiture au centre (les contraintes sont limitées), mais aussi, d'autre part, du manque d'accessibilité de certains lieux.

Ensuite, il est apparu que la spatialité des loisirs indiquait davantage de différences entre les individus (et les types de modes de vie) que celle des achats. Une analyse plus fine de la consommation pourrait compléter notre approche sur le mode de vie. En effet, la prise en compte de la provenance des produits ou des conditions de production (produits biologiques, produits «éthiques», etc.) apporterait une compréhension plus fine des rapports qu'entretiennent les individus avec leur propre mobilité et celle des autres éléments composant leur quotidien (dont les produits consommés).

Troisièmement, le potentiel du territoire du Bas-Rhin apparaît largement binaire entre d'un côté Strasbourg (et la première couronne de l'Eurométropole), un territoire urbain, dense et bien desservi, et de l'autre le reste du département. Cette binarité du territoire induit des décalages entre les aspirations des individus et ce qu'ils peuvent effectivement réaliser à proximité: par exemple, les individus aux modes de vie «champêtre» et «famille» sortent davantage de leur commune ou quartier quand ils habitent en ville pour leurs loisirs, afin de trouver des territoires et des aménités correspondant à leurs besoins. Si viser une offre complète et similaire dans tous les territoires est illusoire, deux solutions pour augmenter l'adéquation entre les aspirations individuelles et le potentiel du territoire peuvent être envisagées:

[1]

En ciblant une série d'aménagements lacunaires dans certains territoires, par exemple, en cherchant à compléter l'offre en espaces verts, sûrs et adaptés aux familles au centre, ou en développant dans des communes plus périphériques et dans les autres pôles du département des aménités plus «urbaines», il est possible de promouvoir un territoire qui corresponde davantage aux aspirations des habitants et élargisse le potentiel d'accueil de ses territoires. Actuellement, mener un mode de vie sans voiture semble possible uniquement à Strasbourg, l'amélioration de la desserte dans certaines communes suburbaines ou périurbaines permettrait de rendre ces territoires également attractifs pour les individus souhaitant se passer davantage de la voiture.

[2]

Dans la mesure où modifier de fond en comble l'offre en services et aménités ou changer radicalement l'atmosphère d'un lieu n'est ni souhaitable ni envisageable, il est possible de travailler davantage sur la mobilité et sur l'accessibilité des lieux clés. À ce titre, une réflexion autour la desserte des infrastructures de loisirs ou des aires naturelles pourrait être menée pour améliorer l'accès à ces lieux, notamment pour les personnes qui n'ont pas accès à la voiture. Dans le Bas-Rhin, et pour les déplacements courts à moyenne distance, le vélo, à travers l'aménagement de pistes cyclables continues en direction de ces espaces, semble être une piste intéressante, au vu de son fort usage dans la population locale. Récemment, la ligne D du tramway a été étendue en direction de l'Allemagne. En plus de mieux desservir la zone portuaire de Strasbourg et d'offrir un meilleur accès au Rhin pour les populations urbaines de Strasbourg, elle permet également d'accéder plus facilement à l'offre allemande (2). Le champ des possibles des Strasbourgeois s'en voit largement

diversifié; l'intérêt est fort, notamment pour les personnes avec de faibles revenus, les prix allemands étant souvent moins élevés, qu'il agisse des loisirs ou des achats.

Très utiles pour donner un aperçu précis de la vie quotidienne, les recherches menées sur les modes de vie – sur les valeurs, les choix et les pratiques qui en découlent – nécessitent souvent la mise en place de dispositifs d'enquêtes spécifiques, ce qui peut toutefois limiter leur reproductibilité. En effet, les préférences résidentielles, les activités réalisées ou encore l'usage des modes de transports ne sont que rarement abordés de manière conjointe dans les enquêtes classiques. Toutefois, les recherches menées au LaSUR basées sur la méthodologie d'enquête utilisée dans le Bas-Rhin, ont aussi été employées dans la région franco-valdo-genevoise, à Berne et Lausanne (THOMAS 2013), mettant en lumière de fortes similitudes dans les valeurs constitutives des modes de vie similaires. Plus largement, la plus-value des approches sur le mode de vie réside dans la possibilité d'articuler les différentes dimensions de la vie quotidienne – qu'il s'agisse des valeurs ancrées au plus profond des individus, de choix ou de pratiques de tous les jours –, et ce avec des méthodologies diverses, comme l'on peut observer dans les deux chapitres suivants.

¹ Cette recherche a été menée initialement en 2012 par Luca Pattaroni et Marie-Paule Thomas du LaSUR dans le cadre d'un mandat de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Strasbourg.

² Notons également que seules les personnes de plus de 25 ans ont été prises en compte pour les analyses menées dans ce chapitre.

³ Source, Statistiques INSEE, population légale 2017, www.data.gouv.fr/fr/datasets/population, consulté le 07.11.17.

⁴ Techniquement, ces valeurs sont construites autour d'axes formés à l'aide d'une analyse factorielle basée sur une série d'attitudes et de valeurs individuelles, mesurées à l'aide de préférences résidentielles. Dans un second temps, ces axes sont réutilisés pour former les «modes de vie» (méthodologie par cluster). Pour être précis, dans cette recherche les valeurs «sécurité» et «élitisme» sont regroupées dans un même axe, au contraire des préférences liées à la «tranquillité», qui en l'occurrence sont moins saillantes et par conséquent ne forment pas un axe spécifique. Elles sont intégrées notamment à l'axe «élitisme et sécurité».

⁵ Les autres groupes se distinguent moins concernant la spatialité des loisirs à l'échelle du Bas-Rhin.

3 / MODES DE VIE ET CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES

Lorris Tabbone • Emmanuel Ravalet
Mathieu Durand-Daubin • Vincent Kaufmann

Introduction

L'analyse des consommations d'énergie des ménages ou des individus a pour but d'évaluer les ressorts de ces consommations et donc, les leviers à disposition pour les maîtriser. De nombreux travaux de modélisation ont permis d'avancer dans la description et la compréhension de la demande énergétique dans les logements (BROUNEN 2012; HAUSER 2012; CAYLA 2010; GRAM-HANSSSEN et BECH-DANIELSEN 2004), mais aussi concernant les personnes se déplaçant dans l'espace (CAYLA 2011; ORFEUIL et MASSOT 2005; ORFEUIL et SOLEYRET 2002; ORFEUIL 2001; NEWMAN et KENWORTHY 1989). Dans ce chapitre, nous faisons l'hypothèse que la notion de mode de vie est utile pour mieux comprendre les volumes de consommations et leur structure. Le «mode de vie joue comme une matrice créatrice de besoins» (HERPIN et VERGER 2008). Les individus, tout au long de leur vie, font des choix aussi bien individuels que des arbitrages familiaux (choix professionnels, localisation résidentielle, choix d'activités, etc.). Ces décisions sont prises pour plusieurs années et conditionnent les consommations à travers des choix d'équipement, d'environnement résidentiel ou encore de type de logement. Nous définissons le mode de vie d'un individu comme l'ensemble des activités qu'il réalise au quotidien, régulièrement ou non, en association avec les valeurs et préférences qui guident ses choix ponctuels. La dimension des valeurs permet de donner du sens aux pratiques qui vont nécessiter, dans certains cas, de consommer de l'énergie.

Nous rendons compte ici d'un travail exploratoire ambitieux qui vise à la construction d'une typologie des modes de vie, qui puisse offrir une vision cohérente et riche de la diversité interindividuelle en matière de comportements et de préférences, d'attitudes et de valeurs. Ce chapitre est issu d'une recherche partenariale entre le Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'EPFL et EDF Recherche & Développement. Le mode de vie sera ici appréhendé à l'échelle individuelle en considérant le fait que les individus ont des valeurs et réalisent des activités qui leur sont propres et qui peuvent différer pour des personnes vivant au sein d'un même ménage. Les modes de vie visent également à offrir un regard différent et original par rapport à des descriptions à la base purement techniques et statiques des facteurs de consommation. Nous nous intéressons à la manière dont les individus organisent leur vie quotidienne dans le temps et dans l'espace, mais aussi sur l'articulation et la cohérence entre valeurs et pratiques. Nous proposons surtout d'évaluer de manière fine l'influence de ces modes de vie sur les consommations d'énergie au domicile et pour la mobilité.

L'approche des consommations d'énergie à travers le mode de vie

Les modes de vie des individus ont évolué, tout comme leurs processus de décision, dans bien des domaines: mobilité, composition des ménages, alimentation ou encore confort dans le logement. Pour de nombreux auteurs, la notion de mode de vie est forgée par les différents types d'actions des individus, et notamment la consommation sous toutes ses formes. Les modes de vie sont des constructions complexes par lesquels les individus se distinguent dans l'espace social, influençant également leurs besoins de consommation ainsi que leur impact environnemental (LUTZENHISER et GOSSARD 2000). Les recherches qui font le lien entre modes de vie et consommation d'énergie incluent des variables comme la composition du ménage, les équipements possédés, les activités, les emplois du temps et croyances qui différencient les sous-groupes dans les sociétés (LUTZENHISER 1993). Pour d'autres, c'est une question de ressources: plus on est riche et plus on consomme tout en restant sensible aux discours écologiques, qui pourtant devrait favoriser les économies d'énergie. La consommation est donc un indicateur de niveau social (ROY 2007).

Outre ces dépenses énergétiques domestiques, il ne faut pas oublier de prendre en compte celles qui concernent l'utilisation des transports. Selon Scheiner et Kasper (2003), les modes de vie génèrent plusieurs types de mobilités ⁽²⁾ (court terme, long terme, non physique...). Un changement dans le mode de vie impliquera une évolution de la mobilité sociale et spatiale. Lorsqu'un individu change d'emploi, ses mobilités peuvent évoluer du jour au lendemain: si ses localisations résidentielles et professionnelles s'éloignent l'une de l'autre, il faudra adapter les déplacements et les moyens de transport utilisés (SCHEINER et KASPER 2003; RAVALET 2014). Toutefois, cette décision sera prise en considérant plusieurs aspects comme la possession ou non d'un véhicule privé, la structure familiale ou encore l'occupation de sa propre maison (KALTER 1994), ce qui influence sensiblement les consommations d'énergie.



L'AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE PARTICULES FINES EST LE RÉSULTAT D'UNE FORTE UTILISATION DES VÉHICULES MOTORISÉS SUR LES ROUTES, QUI PEUT ÊTRE DIFFÉRENTE SELON LE MODE DE VIE (SOURCE: MAXPPP POUR FRANCEBLEU.FR).



Les modes de vie à l'échelle individuelle

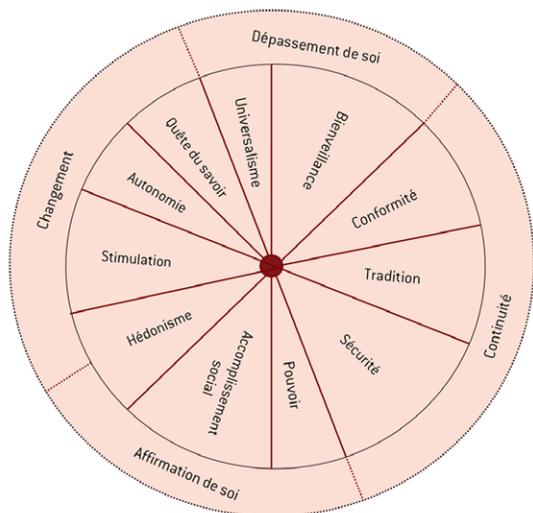
LE CHOIX COÛTEUX
DE LA MAISON INDIVIDUELLE
EN VILLE, SYMBOLE FORT
DES VALEURS ET PRÉFÉRENCES
DES INDIVIDUS.

Tout d'abord, une partie importante des activités est organisée collectivement, à l'échelle du ménage, ou d'autres groupes (travailler, faire les courses, prendre un repas). De plus, les consommations d'énergie du domicile sont mesurées pour l'ensemble du logement, donc du ménage, ce qui ne facilite pas leur analyse au niveau individuel. De même, les consommations liées à la mobilité sont rapportées à chaque individu qui se déplace, même si certains déplacements sont collectifs. Il faut également prendre en compte que le rôle de l'individu au sein d'un ménage peut jouer sur son mode de vie: est-ce l'individu «chef de famille» ou un enfant ou étudiant habitant encore chez ses parents?

Toutefois, les décisions individuelles jouent un rôle particulier dans la construction des programmes d'activités de chacun. De plus, les valeurs et préférences qui participent à la différenciation des modes de vie (PATTARONI 2009; THOMAS 2013) sont individuelles. Les individus réalisent des activités dont la teneur, la qualité et l'intensité seraient en grande partie influencées par leurs valeurs et préférences (SPELLERBERG 1996). C'est pourquoi nous avons fait le choix de considérer le mode de vie à l'échelle individuelle, de manière à intégrer au mieux dans l'analyse les valeurs et les préférences des personnes. Le ménage sera considéré, un peu comme le territoire de résidence, comme un élément contextualisant la personne et influençant de manière exogène son programme d'activités et possiblement ses valeurs et préférences.

La construction d'une variable de mode de vie

Les données utilisées pour la construction d'une typologie des modes de vie proviennent d'une enquête ad hoc effectuée fin 2013 auprès de 2 191 ménages français, utilisant la méthode des quotas et représentant la population française.



LA ROUE DES VALEURS
DE SCHWARTZ.

Cette enquête nous renseigne sur les activités réalisées, les comportements de mobilité et les consommations d'énergie associées. Ces éléments sont complétés par une série de questions plus spécifiques sur le choix de localisation résidentielle, les logiques de choix modales, les équipements à disposition des membres du ménage, et plus généralement les valeurs.

Nous définissons le mode de vie d'un individu comme l'association des activités qu'il réalise et des valeurs et motivations qu'il exprime. Les activités auxquelles se consacre l'individu constituent la réalisation concrète du mode de vie, tandis que les valeurs exprimées doivent nous donner une idée du sens et des intentions qui ont contribué à cette réalisation, ou des tensions qui en émanent.

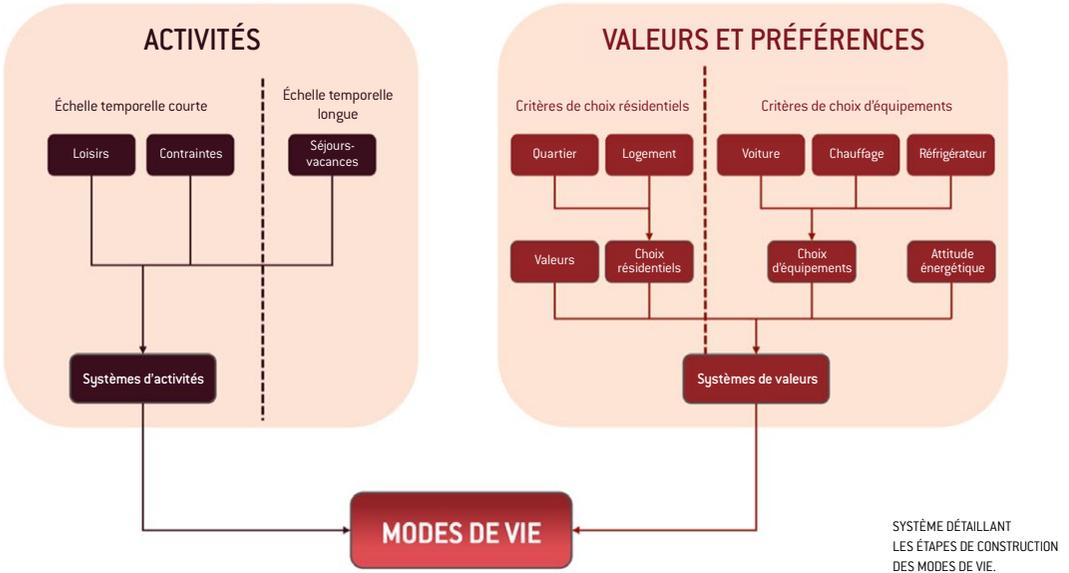
Les valeurs et préférences des individus couvrent un large éventail d'aspirations et de choix. Elles se présentent dans les données dont nous disposons sous la forme de différentes variables comme les valeurs de Schwartz (1992), les critères de choix résidentiels et d'équipements ainsi que l'attitude vis-à-vis de la consommation d'énergie. À travers une série de déclarations, à infirmer ou non, les valeurs de Schwartz permettent de rendre compte d'un positionnement des personnes plutôt porté vers l'élitisme, la tradition, le pouvoir ou encore l'hédonisme.

Les critères de choix résidentiels viennent apporter des informations concernant les aspirations des individus à propos de leur zone de résidence, mais également des spécificités de leur logement. Ces informations sont complétées par des motivations d'achat propres à certains objets comme le réfrigérateur, la voiture et le système de chauffage. Enfin, nous prenons en compte l'attitude énergétique des individus à l'aide de questions qui évaluent leur inclination à faire ou non des économies d'énergie.

Les activités se développent à travers diverses échelles spatiales et temporelles. Réparties en groupe de loisirs, contraintes et séjours/vacances, les activités se déploient au domicile, dans le quartier, hors du quartier ainsi que dans différents lieux plus éloignés. Pour le groupe des loisirs et des activités contraintes, la temporalité concernée est plus courte avec des fréquences quotidiennes et hebdomadaires alors que pour les séjours-vacances, les fréquences sont plus faibles et l'échelle temporelle plus longue (semestrielle ou annuelle).

Construire une variable de modes de vie consiste à faire la synthèse des informations récoltées sur les activités réalisées et sur les valeurs et préférences des individus puis à les regrouper dans différentes classes. Ainsi, la construction de la typologie des modes de vie s'est déroulée en deux étapes principales.

La première consiste en la réalisation d'analyses en composantes principales (ACP) afin de former les dimensions synthétiques des activités et des valeurs. L'analyse en composantes principales met en évidence les similarités ou, au contraire, les



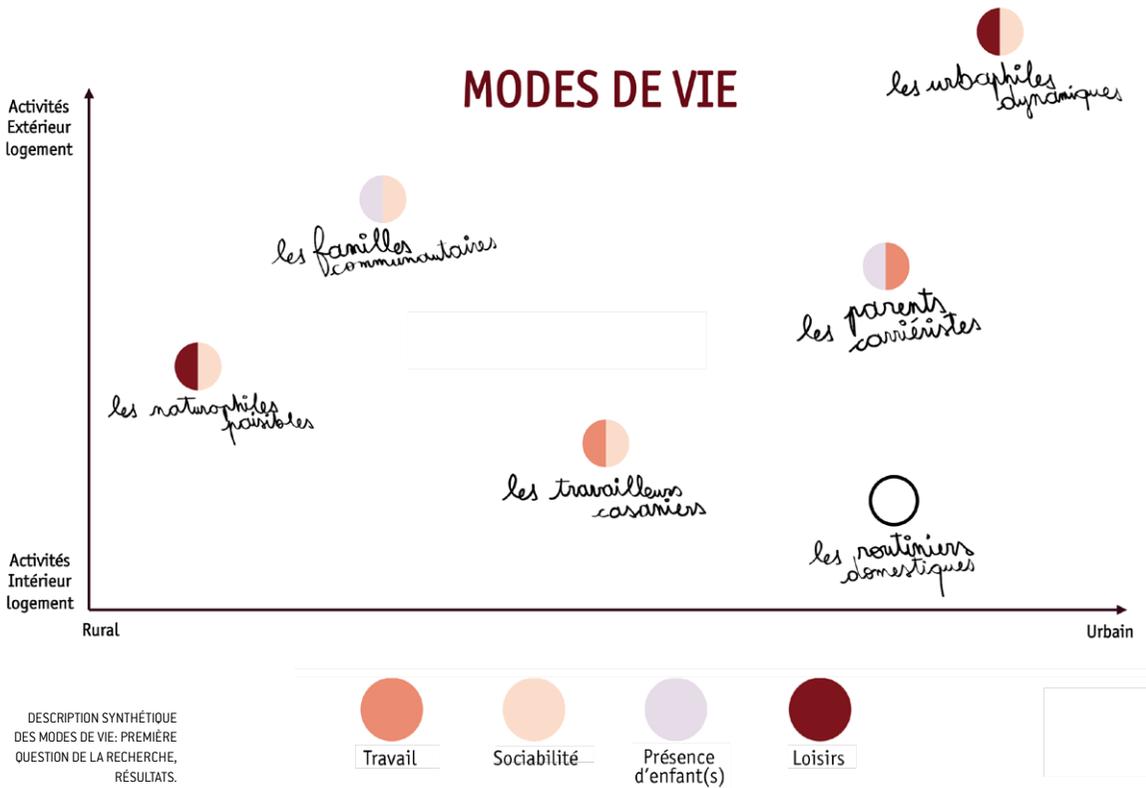
oppositions entre variables. En d'autres termes, cet outil statistique permet de réduire l'information donnée par plusieurs variables en variables de synthèse (appelées axes ou composantes).

Ces analyses factorielles ont été réalisées sur les variables des activités ainsi que les scores de valeurs et préférences. Par souci d'homogénéité dans les analyses, l'unité utilisée sur toutes les variables est la fréquence. L'obtention de nos systèmes d'activités et systèmes de valeurs est passée par la réalisation et l'incrémentation successives d'ACP sur des sous-groupes cohérents de variables. Cette progression incrémentale permet de faciliter les différentes interprétations. L'ensemble des relations entre les activités et les valeurs décrivent respectivement des systèmes d'activités et des systèmes de valeurs.

Après avoir synthétisé l'information à l'aide d'une ACP, nous avons utilisé une méthode de classification en nuées dynamique pour regrouper les individus *qui se ressemblent* dans des groupes homogènes.

Description de la typologie des modes de vie

Les analyses statistiques nous ont permis de répartir les individus en six groupes de modes de vie différents. Par rapport aux typologies présentées dans les deux chapitres qui précèdent, les types obtenus sont différents car le questionnaire auquel ils se rapportent est davantage orienté vers les programmes d'activités. Si ce nombre de types paraît faible pour englober tout le spectre des valeurs et activités des individus, c'est la taille de l'échantillon qu'il faut remettre en cause. Les 2 191 ménages enquêtés ne permettent en effet pas d'obtenir un nombre plus important de modes de vie, surtout s'il faut conserver une certaine consistance, en termes d'individus, dans chacun de ces groupes¹.



LES TRAVAILLEURS CASANIERS

Le groupe des travailleurs casaniers est un groupe pour lequel les principaux critères de choix d'équipements sont le prix pour la voiture ainsi que le prix et la performance pour le réfrigérateur. Ils défendent des valeurs de pouvoir, réussite, hédonisme et stimulation. Leurs activités montrent que, mis à part l'activité du travail, ils restent fortement concentrés sur leur logement avec des activités d'intérieur (internet et jeux vidéo en semaine et week-end). Ils maintiennent un lien fort avec leur famille puisqu'ils prennent souvent des repas avec eux et vont les visiter lors de séjours à longue distance.

LES NATUROPHILES PAISIBLES

Les naturophiles paisibles sont des individus qui recherchent un lieu de résidence proche d'espaces verts, de tranquillité et de nature. Ils désirent aussi que leur quartier et leur logement aient un certain cachet (notamment une belle vue). Ils cherchent tout de même à être proches de leur travail, mais aussi d'aménités de loisirs (sports, espaces culturels, arts...). Leurs critères de choix d'équipements principaux sont la facilité, le design, la marque et la sécurité. Ils prônent des valeurs d'universalisme, d'autonomie, de bienveillance et sont en général

attentifs à leur consommation d'énergie. Enfin, leurs activités à domicile sont assez nombreuses, mais lorsqu'ils les font à l'extérieur, c'est plus loin, hors de leur quartier de résidence.

LES ROUTINIERS DOMESTIQUES

Les routiniers domestiques choisissent la proximité dans leur localisation résidentielle, désirent habiter le centre-ville et de préférence dans un quartier vivant avec un bon voisinage. Pour eux, la taille optimale du logement est essentielle (surface, nombre de pièces...). Au niveau de leur attitude énergétique, ils privilégient et cherchent le confort tout en essayant de faire attention à leur consommation. Ils prônent des valeurs de sécurité, conformité, tradition et bienveillance. Ils réalisent peu d'activités, et celles qu'ils font à domicile sont surtout liées à la préparation du repas et au ménage. Ils ont également peu d'activités à l'extérieur hormis les courses alimentaires et des promenades dans le quartier. Ils partent peu en séjours/vacances.

LES URBAPHILES DYNAMIQUES

Les urbaphiles dynamiques recherchent la proximité et la densité de la ville (restaurants, bars, commerces, transports publics...). Ils désirent aussi habiter dans un quartier vivant et dans un logement dont l'agencement leur convient. Ils défendent la valeur de la stimulation. Au niveau de leurs activités, elles sont nombreuses et surtout réalisées à l'extérieur de leur logement, dans leur quartier de résidence. Leurs amis sont très importants pour eux: ils les voient souvent dans le quartier et leur rendent visite, plus loin, lors de séjours.

LES PARENTS CARRIÉRISTES

Les parents carriéristes recherchent surtout un lieu de résidence proche de leur travail et de bonnes écoles/crèches. Ils défendent des valeurs de réussite et de pouvoir. Leur emploi du temps est fortement structuré autour de l'activité du travail et celle de s'occuper des enfants. Les activités qu'ils font à domicile sont surtout réalisées le week-end et de nombreux séjours à longue distance sont réalisés pour des raisons professionnelles.

LES FAMILLES COMMUNAUTAIRES

Enfin, le mode de vie des familles communautaires montre des activités liées à une vie de famille active, comme le fait de s'occuper et d'accompagner les enfants, ainsi que la lessive. La majorité des autres activités à domicile sont réalisées la semaine uniquement, mais les membres des familles communautaires profitent du week-end pour recevoir leurs amis. Concernant les activités réalisées hors du domicile, il n'y a que les activités associatives qui sont exclusivement pratiquées dans le quartier de résidence. Les rendez-vous administratifs/médicaux et les visites à des proches/sorties entre amis sont réalisés à la fois dans le quartier que plus loin. Ce qui démarque fortement ces individus dans notre échantillon général, c'est la raison pour laquelle ils se déplacent en séjours/vacances: ils le font uniquement pour faire des hobbies ou autres activités aussi bien à plus que moins de 500 km. Leurs systèmes de valeurs se détachent très peu dans l'analyse.

Structure des activités et valeurs: thématiques, espaces, temporalités

La description de ces modes de vie permet de mettre en valeur différents groupes de variables qui en sont à l'origine.

ALIGNEMENT DES VALEURS GÉNÉRALES ET DES PRÉFÉRENCES RÉSIDENIELLES [1]

On distingue des groupes rassemblant certaines variables de valeurs/attitudes. Par exemple, concernant les attitudes vis-à-vis de l'utilisation de l'énergie, il y a principalement deux groupes, ceux qui privilégient le confort et ceux qui font attention à leurs consommations. De plus, pour certains modes de vie, on observe des liens entre valeurs générales et attitudes: par exemple l'autonomie chez les naturophiles paisibles qui cherchent à s'écarter de la densité de la ville, la stimulation chez les urbaphiles dynamiques qui désirent un quartier vivant et une proximité très forte entre leurs activités, ou encore les parents carriéristes avec la réussite et le pouvoir et la proximité de bonnes écoles.

DES SPÉCIALISATIONS SPATIALES [2]

Au niveau spatial, les modes de vie se distinguent également. Certains d'entre eux font ressortir des activités uniquement à proximité (dans leur quartier) alors que d'autres sont caractérisés par des activités réalisées plus loin (hors du quartier). Il y a une claire démarcation entre les groupes domo-centrés et d'autres, plus mobilo-centrés. Les urbaphiles se différencient notamment par la spatialisation de leurs activités qui sont réalisées, en grande partie, à proximité de chez eux, dans leur quartier. Pour les parents carriéristes, la démarcation n'est pas vraiment forte pour les activités de la vie de tous les jours, par contre, les séjours lointains pour raison professionnelle ressortent. Les travailleurs casaniers, mis à part l'activité professionnelle qui ressort assez fortement, réalisent des activités peu variées et très centrées sur le domicile. Concernant les familles communautaires, leurs activités sont aussi concentrées aussi bien dans leur quartier que plus loin. Enfin, concernant



LA VILLE LACUSTRE PROPOSE
DES ACTIVITÉS TRÈS
DIFFÉRENTES DE CELLES
DE LA VILLE DENSE ET ABRITÉ
DES MODES DE VIE
MOINS URBAINS.



LES URBAINS QUI NE PEUVENT PAS SE DÉPLACER BÉNÉFICIENT AUSSI DE NOMBREUSES ACTIVITÉS ORGANISÉES DANS LA VILLE DENSE, NOTAMMENT L'ÉTÉ AVEC LE BEAU TEMPS.

les routiniers domestiques, les principales activités au domicile sont celles des repas ainsi que le ménage. Les seules activités réalisées à l'extérieur sont les courses alimentaires et les promenades/expositions et restent confinées au quartier de résidence. Ces individus ne partent généralement pas en vacances, mais lorsqu'ils le font, c'est pour aller dans leur résidence secondaire qui est assez éloignée, à plus de 500 km de leur résidence principale.

L'ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE ET LA FAMILLE STRUCTURENT LES AUTRES ACTIVITÉS EN LEUR LAISSANT PLUS OU MOINS DE PLACE [3]

Pour les activités à l'extérieur, on distingue assez clairement l'influence de l'activité professionnelle, mais aussi de la vie de famille, sur le reste des activités: notamment les repas, les groupes d'activités quotidiennes (courses alimentaires, shopping...), ou encore les activités plutôt ponctuelles (activités sportives, artistiques, culturelles, associatives...).

DES RÉPARTITIONS TEMPORELLES [4]

Les activités des naturophiles paisibles se répartissent bien entre la semaine et le week-end, par contre, les activités à l'extérieur se font pratiquement presque toujours loin de leur quartier de résidence. Les naturophiles font beaucoup d'activités au domicile et celles à l'extérieur sont plutôt des activités quotidiennes (courses alimentaires, achats shopping...). Pour les urbaphiles dynamiques, leurs activités se déroulent toute la semaine, sans distinction, par contre, c'est l'un des seuls groupes qui peut partir en séjour/vacances assez librement, à tout moment de l'année. Il y a aussi bien les activités quotidiennes que des activités plus ponctuelles (théâtre, spectacles, expositions, vie associative...).

Concernant les parents carriéristes, leurs activités se démarquent fortement dans le temps: la semaine, le travail est très prégnant tout comme le fait de s'occuper des enfants, et les autres activités de loisirs plus chronophages se font uniquement le week-end. Enfin, à l'inverse des urbaphiles dynamiques, leurs séjours/vacances

semblent beaucoup moins flexibles dans le temps. Concernant les familles communautaires, leurs activités sont aussi concentrées sur la semaine. Ils se distinguent surtout par le motif de leurs séjours plus lointains (hobbies et autres). Enfin, concernant les routiniers domestiques, les principales activités au domicile sont celles des repas et du ménage. Il n'y a pas de démarcation temporelle de ces activités.

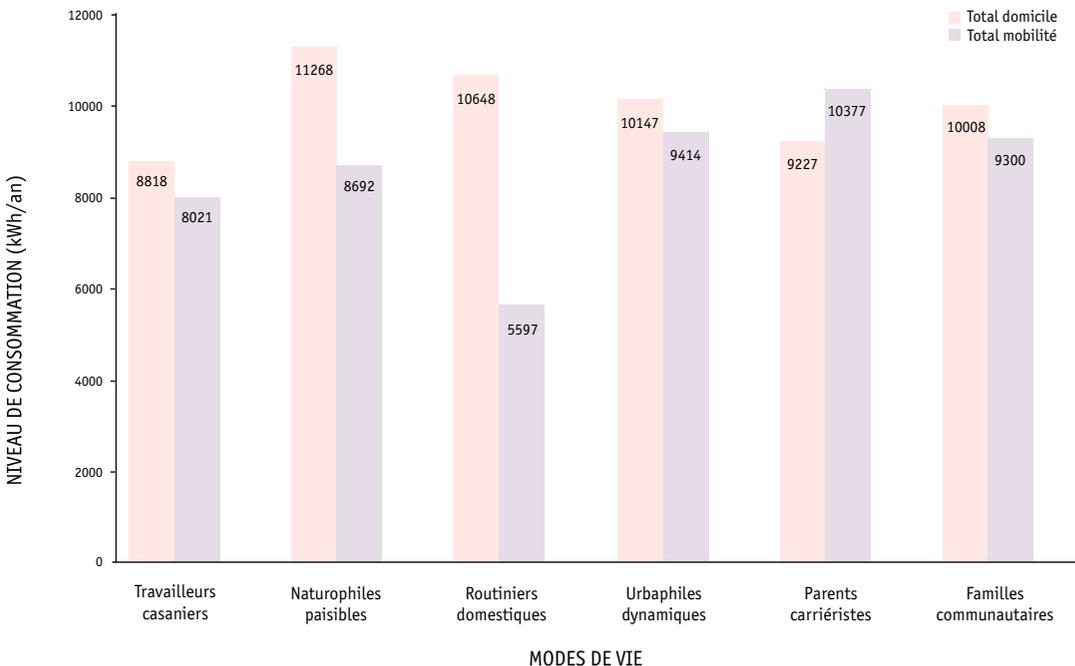
Une fois les modes de vie construits et bien cernés, nous avons utilisé les données récoltées afin de calculer les consommations d'énergie des ménages et des individus. L'objectif principal était d'analyser ces consommations en fonction des modes de vie.

Le mode de vie comme outil d'analyse des consommations d'énergie

La variable de modes de vie que nous avons construite résume les principales différences dans la fréquence et la localisation des activités de la population. L'objectif est maintenant d'analyser les différences de consommations d'énergie en ce qui concerne les formes (électricité, gaz, carburant...), les volumes et la distribution entre les espaces et les domaines d'activité.

La consommation d'énergie totale nous montre que les naturophiles paisibles sont les plus gros consommateurs avec 19 960 kWh dépensés à l'année. Ils sont ensuite suivis, dans l'ordre, par les urbaphiles dynamiques, les familles communautaires ainsi que les parents carriéristes. On observe ensuite une fracture avec les

CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE
TOTALES AU DOMICILE ET
DE MOBILITÉ POUR CHAQUE
MODE DE VIE (kWh/MOY/AN).





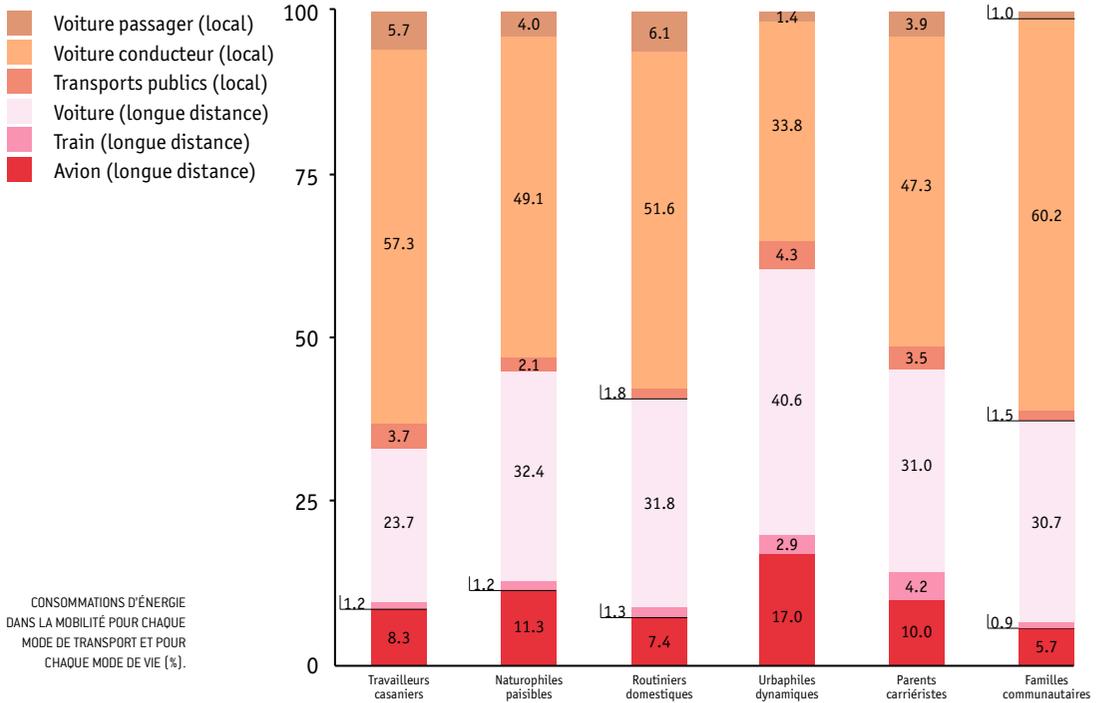
LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE RESTE ENCORE TRÈS FORTE, PERMETTANT UN CHAÎNAGE D'ACTIVITÉS PLUS LARGE MAIS BEAUCOUP PLUS CONSOMMATEUR D'ÉNERGIE.

travailleurs casaniers, qui consomment en moyenne 16 839 kWh/an ainsi que les routiniers domestiques, qui ne consomment que 16 245 kWh/an.

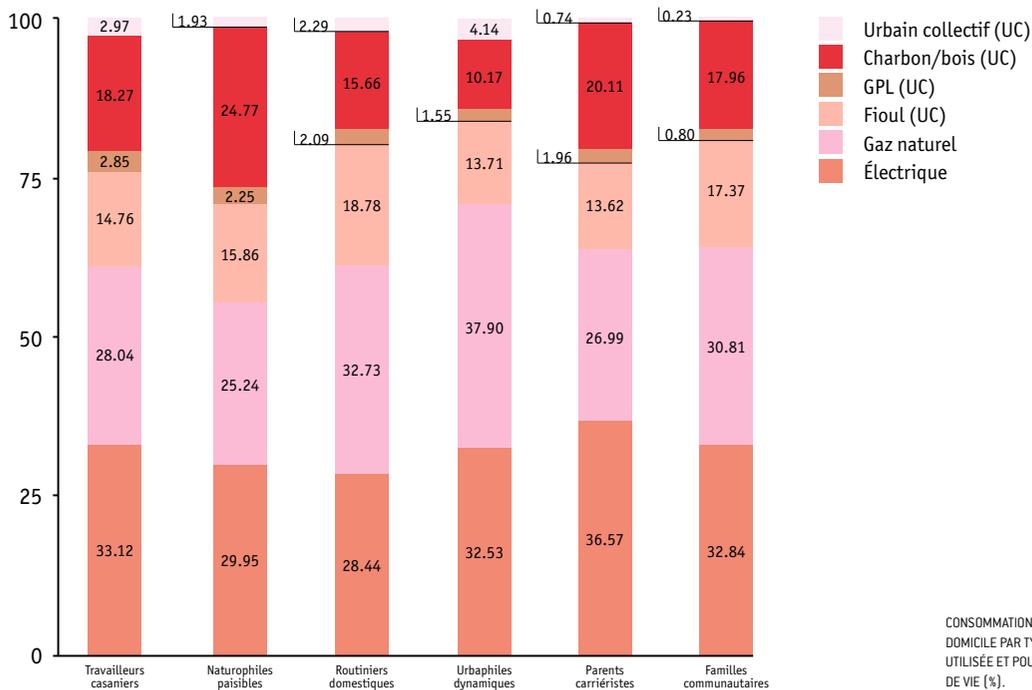
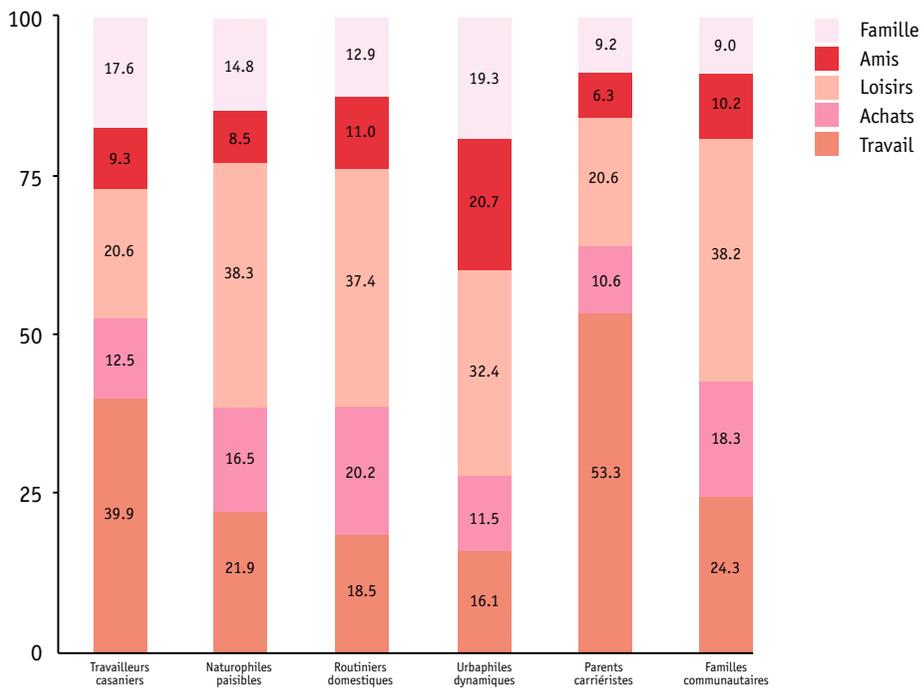
Les figures ci-contre présentent des niveaux de consommations d'énergie annuelles moyens concernant la mobilité par modes uniquement, la figure à la page suivante représente les parts de consommations d'énergie annuelles moyennes.

Ainsi, les routiniers domestiques sont ceux qui se caractérisent par des faibles niveaux de consommation d'énergie alors que c'est l'inverse pour les parents carriéristes. Pour les routiniers domestiques, qui sont globalement peu actifs dans et hors du domicile, la consommation est faible, peu importe le mode ou le motif. Concernant les parents carriéristes, ils ont une utilisation forte de la voiture, mais ne délaissent pas d'autres solutions de transports comme le train ou l'avion. Les urbaphiles dynamiques sont les deuxièmes plus grands consommateurs d'énergie dans la mobilité. Même s'ils ont une préférence forte pour les environnements très urbanisés, on note qu'ils ont une utilisation conséquente de la voiture pour les longues distances, mais également non négligeable dans le local, même s'ils habitent plutôt les très grandes villes. Ils sont aussi friands de l'avion, et en sont les plus forts consommateurs.

Des spécificités notables de consommations entre les modes de vie sont également relevées en ce qui concerne les motifs des déplacements. Pour les travailleurs casaniers, mais surtout les parents carriéristes, l'activité du travail prend une place importante dans leur vie quotidienne et l'impact sur leur consommation d'énergie est facilement observable. Pour les urbaphiles dynamiques, ce sont les activités «sociales» qui entraînent une consommation plus forte, comme visiter les amis ou la famille, que cela soit dans le local ou à longue distance. Avec des nuances plus difficiles à identifier, ce sont les modes de vie plutôt orientés vers la ruralité qui consomment davantage pour les activités du quotidien. Les achats², certains loisirs extérieurs ou encore les activités associatives les poussent souvent à sortir de leur zone de résidence très locale pour rejoindre ces lieux d'activités, entraînant des surplus de consommation par rapport aux urbains alors proches de la plupart des aménités.

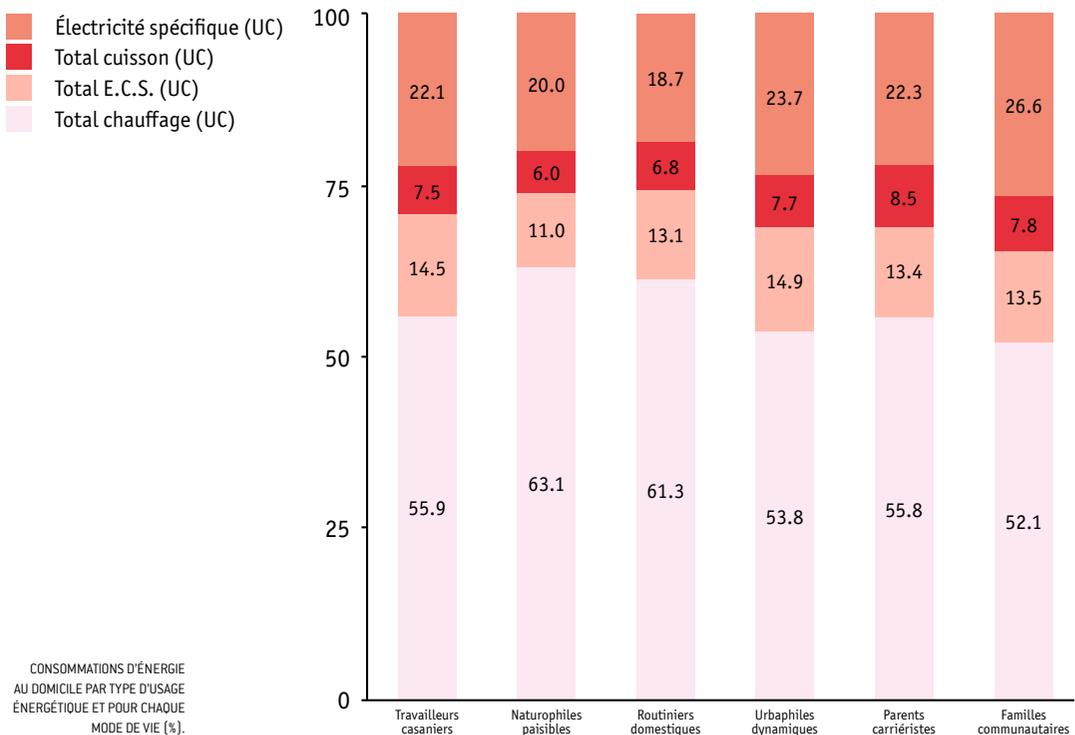


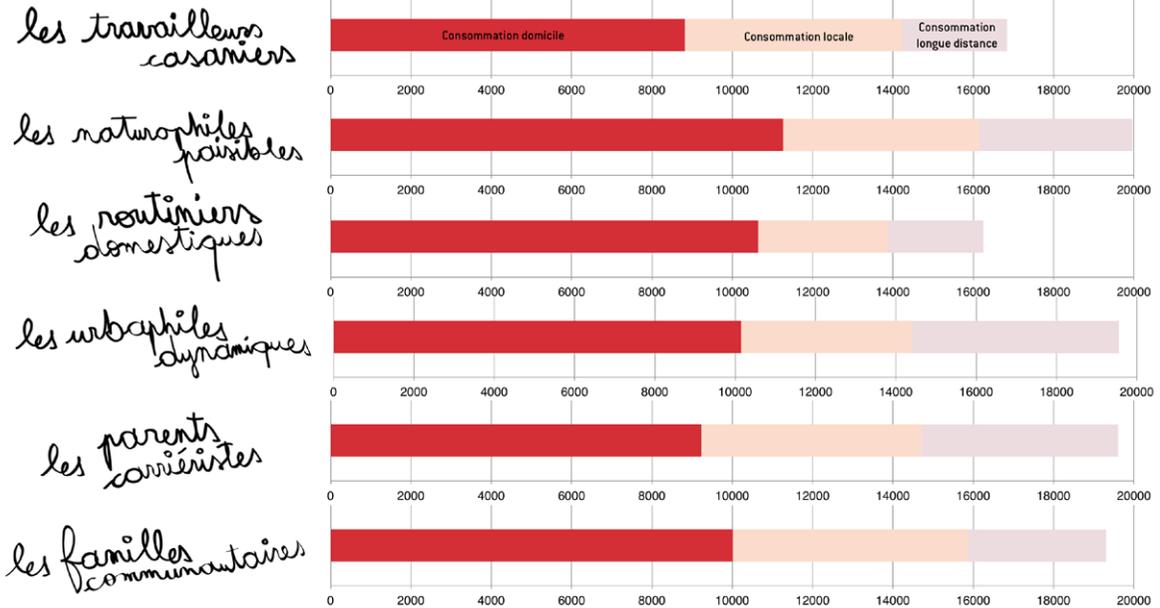
De manière générale, les naturophiles paisibles sont ceux qui consomment le plus à domicile, suivis par les routiniers domestiques puis les urbaphiles dynamiques. Les naturophiles paisibles sont les plus nombreux à vivre en maison individuelle, or «les maisons individuelles consomment de 10 à 15% plus d'énergie de chauffage que les logements en immeuble collectif» (RAUX et TRAISNEL 2007). Les travailleurs casaniers sont ceux qui consomment le moins. On observe également des différences non seulement dans les quantités consommées, mais aussi dans le type d'énergie utilisé. Ainsi, la différence est saisissante pour l'utilisation de l'énergie de charbon/bois afin de se chauffer. Les naturophiles paisibles sont ceux qui l'utilisent le plus, et de loin, et affichent un écart de plus de 1700 kWh avec les urbaphiles dynamiques. Cela peut s'expliquer par leur facilité à utiliser cette énergie puisque leur résidence se trouve davantage dans le rural et est plus probablement pourvue d'un poêle à bois ou d'une cheminée, au contraire des urbains. Ces dernières années, une diffusion importante des systèmes de chauffage à bois a été observée dans les maisons individuelles n'ayant pas accès aux réseaux de gaz ou de chauffage (BRISEPIERRE 2013). On constate également un écart substantiel en ce qui concerne l'énergie de gaz naturel. Les urbaphiles dynamiques sont ceux qui en consomment le plus, en comparaison des travailleurs casaniers (plus de 1 300 kWh de différence). La consommation d'énergie de fioul est plus forte chez les routiniers domestiques, les familles communautaires ainsi que les naturophiles paisibles. L'enquête «Budget de Famille 2006» de l'INSEE (CALVET et MARICAL 2010) montre que l'utilisation du fioul est plus forte chez les personnes plus âgées, ce qui explique nos résultats pour



les routiniers domestiques. Concernant les familles communautaires et les naturophiles paisibles, l'utilisation de cette énergie nécessite un espace suffisant afin d'y entreposer une cuve à fioul de contenance souvent supérieure à 1 000 litres. Leur localisation résidentielle facilite cette installation.

Concernant les usages de l'énergie³ (électricité spécifique⁴, cuisson, eau chaude sanitaire⁵, chauffage), les naturophiles paisibles se détachent des travailleurs casaniers et des urbaphiles dynamiques pour l'utilisation du chauffage. Comme nous l'avons déjà précisé, la surface habitée par les naturophiles paisibles est plus grande que tous les autres modes de vie. Les travailleurs casaniers et les urbaphiles dynamiques habitent les logements les plus petits, ainsi, c'est la variable de surface qui influence cette différence dans l'utilisation du chauffage. Nous pouvons également préciser qu'en plus d'habiter davantage dans des maisons individuelles, les naturophiles paisibles recherchent le rural, éloignant leur résidence de l'effet d'îlot de chaleur urbain⁶ (DETWILLER 1970; OKE 1973), impliquant un besoin de consommer plus fort pour se chauffer. Des différences sont également notées en ce qui concerne les types d'énergies utilisées. Une fois encore, les naturophiles paisibles semblent être les individus dont le mode de vie se détache le plus des autres groupes. Tout d'abord, leur consommation d'énergie de charbon/bois se distingue avec celle des travailleurs casaniers, routiniers domestiques et urbaphiles dynamiques. Cette différence peut être imputée à la localisation résidentielle ainsi qu'au type de logement habité. Il est plus facile de posséder une cheminée ou un poêle à bois dans une maison individuelle que dans les plus petits logements habités par les travailleurs





casaniers, routiniers domestiques et urbaphiles dynamiques (GROSMESNIL 2002). On remarque également que leur utilisation de l'électricité se distingue de celle des travailleurs casaniers. Il est intéressant de noter l'utilisation significative combinée de l'électricité et du bois pour les naturophiles. Les utilisateurs d'électricité associent souvent la cheminée comme type de chauffage secondaire, expliquant la présence plus forte de l'énergie de charbon/bois chez ces individus (GROSMESNIL 2002). Enfin, l'utilisation du gaz naturel est significativement différente entre les urbaphiles dynamiques ainsi que les travailleurs casaniers et naturophiles paisibles. Dans nos résultats, on remarque que l'utilisation de cette énergie est plus forte pour les urbaphiles dynamiques. Ces derniers habitent davantage dans le centre des grandes villes, ce qui rend possible leur raccordement au gaz et donc son utilisation (GROSMESNIL 2002).

Les analyses nous montrent qu'en ce qui concerne les modes et motifs de déplacements dans la consommation de mobilité ainsi que le type d'énergie utilisé et les modes d'usages énergétiques réalisées dans la consommation au domicile, les différences de volumes d'énergies consommées sont notables entre les modes de vie. Ces différences sont notamment imputables à un déploiement spatial des activités spécifique à chaque mode de vie. Il reste qu'à un niveau global, les différences de consommations entre les modes de vie n'atteignent au plus que 20% du total des consommations. Ce chiffre reste assez éloigné des objectifs internationaux de réduction des consommations énergétiques (facteur 4). Le mode de vie est donc à considérer comme un élément parmi d'autres d'un système plus global intégrant les localisations, les équipements des ménages, etc.

Comme nous l'avons décrit, chaque mode de vie génère un déploiement spatial d'activités qui lui est propre, entraînant ainsi un déploiement énergétique différent

SYNTHÈSE DE LA RÉPARTITION ÉNERGÉTIQUE ENTRE LES ESPACES DES DIFFÉRENTS MODES DE VIE.

entre plusieurs espaces de consommations: le domicile, le local que l'on considère comme l'espace extérieur de vie quotidienne (comprenant le quartier et hors du quartier) ainsi que les espaces plus lointains. La figure à la page précédente présente ces éléments en démontrant que l'empreinte énergétique des individus est différente d'un mode de vie à l'autre, justifiant une fois encore l'intérêt d'utiliser cette variable dans l'analyse des consommations d'énergie et notamment du lien récursif entre mode de vie et cadre de vie.

Conclusion

Les analyses présentées dans ce chapitre débouchent sur plusieurs constats. Relevons tout d'abord que la création d'une variable unique de description des modes de vie met à jour une grande variété au niveau des activités réalisées ainsi qu'au niveau de leurs valeurs et préférences. Cette hétérogénéité entre les modes de vie s'observe également après avoir effectué une caractérisation fine des groupes. Les attributs sociodémographiques et spatiaux du logement et des équipements des ménages mis en évidence définissent significativement et spécifiquement

chaque mode de vie. Ainsi, la combinaison des caractéristiques des travailleurs casaniers ne sera pas du tout la même que celle des naturophiles paisibles ou encore des urbaphiles dynamiques. Dans l'ensemble, le fait d'avoir des attributs très spécifiques pour chaque mode de vie montre bien l'intérêt qu'il y a à analyser la consommation d'énergie à l'aide de cette variable. Cela permet également de mettre en avant la nécessité de démontrer la cohérence qui existe entre les pratiques et les valeurs des individus, ainsi que le résultat de cette cohérence sur les consommations d'énergie, mais également le déploiement énergétique des individus entre les espaces.

Nous avons ensuite réalisé des analyses désagrégées de ces consommations afin d'identifier à quel niveau les différences entre les modes de vie se situaient. Dans la consommation de mobilité, les analyses ont montré des différences significatives entre les modes de vie concernant les utilisations spécifiques de modes de transport et également pour des motifs précis de déplacement. Concernant la consommation au domicile, le type d'usage de chauffage, mais aussi l'utilisation d'énergie d'électricité, charbon/bois et de gaz naturel fait ressortir des différences significatives entre certains modes de vie.

Après avoir observé ces différences, notre but était de pouvoir les expliquer. Concernant la répartition des

QUAND LE TERRITOIRE ET
LES POLITIQUES PUBLIQUES
INFLUENT L'UTILISATION
DES MODES DE TRANSPORTS,
LE MODE DE VIE ET LA
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE
DES USAGERS SONT
DIRECTEMENT ATTEINTS.



activités, nous constatons un déploiement bien spécifique pour chaque mode de vie. Ce déploiement des activités est en grande partie influencé par des variables structurantes comme l'âge, la taille des logements, les revenus ou encore la structure du ménage. Par exemple, les travailleurs casaniers font très peu d'activités dans leur quartier et se concentrent surtout sur leur logement, alors que les familles communautaires sont très actives dans leur quartier. Les urbaphiles dynamiques font des activités aussi bien la semaine que le week-end, mais beaucoup plus à l'extérieur de leur logement alors que les parents carriéristes sont très actifs professionnellement et à l'extérieur la semaine, mais profitent du week-end pour faire davantage d'activités de détente au domicile. On constate donc bien un déploiement d'activités spécifique à chaque mode de vie. Cela se répercute inévitablement sur la répartition des consommations d'énergies des individus entre les espaces, montrant des différences notables pour chaque mode de vie.

Globalement, ces observations nous invitent à faire preuve d'une plus grande finesse concernant les motifs d'activités/destinations liées aux consommations d'énergie et des espaces au sein desquels ces consommations se déroulent. Elles nous invitent également à réfléchir quant à l'éventuelle relation réciproque entre mode de vie et cadre de vie ainsi que les conséquences de cette réciprocity sur les consommations d'énergie.

¹ Pour plus de détails quant à la méthodologie utilisée notamment dans le choix du nombre de groupes de modes de vie à conserver, se référer à la thèse EPFL n°8 045 de Tabbone [2017].

² Au regard des faibles fréquences et consommations d'énergie pour les activités administratives et médicales, nous avons préféré les regrouper avec l'activité des achats.

³ Les agrégations des consommations par type ne sont pas égales à la consommation totale au domicile. Cela s'explique, par la méthode employée: les consommations d'énergie par usages sont seulement estimées.

⁴ L'électricité spécifique désigne le type d'usage qui est uniquement employé pour des appareils ne fonctionnant qu'avec l'énergie électrique.

⁵ E.C.S. désigne l'eau réchauffée et utilisée dans le domicile.

⁶ «L'îlot de chaleur urbain (ICU) est l'augmentation de la température de la surface et de l'air dans la partie centrale de l'agglomération par rapport à sa périphérie. Il résulte de l'hyper-concentration des hommes et de leurs activités dans les villes où dominant les surfaces artificialisées (rues, parkings, bâtiments...), à la différence des campagnes avoisinantes où règnent des surfaces plus végétalisées» [DAHECH 2012].

4 / MODES DE VIE ET BARRIÈRES NON-MATÉRIELLES DES FRONTIÈRES

Yann Dubois

Introduction

Depuis plusieurs décennies, de nombreux changements structurels en Europe et à l'échelle mondiale, comme la chute du mur de Berlin, la création d'entités supranationales ou encore la mondialisation, ont contribué à modifier le rôle des frontières. Ceci a résulté, du moins en Europe, en l'ouverture progressive des frontières (2). Il est dorénavant possible de les traverser relativement aisément pour quelques heures, pour la journée, pour faire des achats ou des loisirs, mais aussi pour travailler de l'autre côté de la frontière, voire pour y déménager.

Cependant, si les fonctions de barrière et de contrôle que la frontière remplissait ont fortement évolué, et ce vers une plus grande ouverture, la frontière continue d'être la limite de la souveraineté des territoires. À ce titre, elle rend visible la séparation dans l'organisation des systèmes, se traduisant par des différences dans l'administration, la fiscalité ou encore le système scolaire, mais aussi par des divergences de comportements, qu'ils soient économiques, sociaux, culturels ou encore politiques (LELOUP et MOYART 2006).

Par ailleurs, la plupart des recherches constatent que les flux transfrontaliers restent à l'échelle européenne plutôt limités, notamment ceux concernant le travail, malgré les possibilités légales permettant de traverser les frontières (VAN HOUTUM et VAN DER VELDE 2004). Dans certaines régions, comme à Bâle (voir ci-après), mais aussi à Genève (3) ou au Luxembourg (4), les flux de travailleurs frontaliers (5) sont importants et la frontière constitue dans ce domaine une faible barrière, voire induit une certaine quantité de flux. Toutefois, la vie quotidienne reste bien souvent majoritairement concentrée dans le pays de résidence y compris dans les régions où les flux de travailleurs frontaliers sont importants. Si les raisons économiques ou liées à l'offre de biens ou services peuvent expliquer la faiblesse des pratiques transfrontalières, d'autres barrières, mentales ou non-matérielles, entrent en jeu: il s'agit des différences culturelles, linguistiques, de manières de faire, mais aussi, à un niveau individuel, du manque de connaissance ou de volonté de découvrir ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière (NEWMAN 2006; SPIERINGS et VAN DER VELDE 2013). Ce chapitre vise à décrire les modes de vie dans l'agglomération transfrontalière bâloise et comprendre l'influence de ces barrières non-matérielles sur ceux-ci.

Méthodologie et contexte

Ce chapitre se base sur une recherche menée dans l'agglomération trinationale de Bâle dans le cadre de la thèse de doctorat de l'auteur (DUBOIS 2017b)¹. Le dispositif méthodologique se compose de trois éléments principaux:

–Des données contextuelles (emploi, population, travail frontalier, etc.) pour caractériser le contexte spatial;

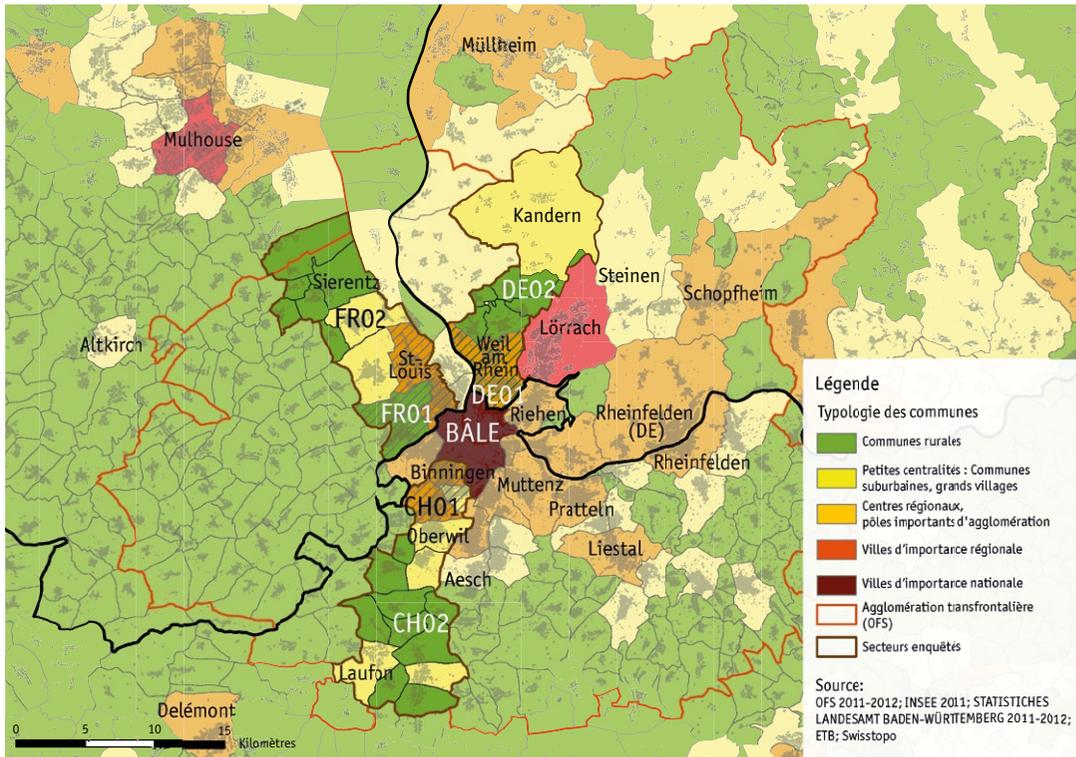
–Des entretiens qualitatifs réalisés auprès de personnes actives vivant en France et en Suisse;

–Une enquête quantitative (envoyée par courrier) à laquelle 1 615 habitants de l'agglomération trinationale ont participé (taux de réponse d'environ 20%).

Le choix d'un tel dispositif méthodologique avec une forte composante quantitative répond au manque de données (quantitatives) sur les agglomérations transfrontalières, et plus spécifiquement sur les mobilités quotidiennes transfrontalières, phénomènes qui échappent généralement aux enquêtes classiques réalisées au niveau national (Microrecensement mobilité et transports ⁽²⁾, recensement de la population, etc.).

L'agglomération trinationale de Bâle, comme son nom l'indique, s'étend sur trois pays: la Suisse, l'Allemagne et la France. Elle compte environ 820 000 habitants, dont la majeure partie vit en Suisse, notamment à Bâle, cœur de l'agglomération. La présence de deux langues nationales et de trois dialectes germaniques, dont l'alsacien, encore en partie parlé en France, est une caractéristique fondamentale dans le fonctionnement de l'agglomération; nous en reparlerons par la suite.

RÉGION TRANSFRONTALIÈRE
DE BÂLE.





LE TRAM TRANSFRONTALIER 8 À LA FRONTIÈRE GERMANO-SUISSE [SOURCE: GRENZ-ÜBERGANG BASEL-KLEINHÜNGEN-WEIL AM RHEIN-FRIEDLINGEN MIT HALTESTELLE WEIL AM RHEIN, GRENZE DER BASLER TRAMLINIE, ANDREAS SCHWARZKOPF, 2015, CC].

En raison de la forte fragmentation institutionnelle de l'agglomération (trois pays et au niveau infranational, quatre cantons suisses) et de la taille réduite de son propre territoire, Bâle a toujours été obligée de travailler avec ses voisins (suisses, allemands et français) : la région bâloise est d'ailleurs considérée comme pionnière en matière de coopération transfrontalière (REITEL 2013). En termes de transports à l'échelle transfrontalière, l'agglomération bâloise compte l'un des réseaux les plus développés avec des lignes transfrontalières de S-Bahn (REITEL 2013), de tram et de bus, ainsi qu'un aéroport binational (JEMELIN et KAUFMANN 2008; BEYER 2007). Depuis décembre 2017, la dernière extension du tram bâlois permet de rejoindre la gare de Saint-Louis en France depuis la gare centrale de Bâle (REITEL 2013). Malgré cette infrastructure, les déplacements en voiture, notamment ceux des frontaliers en provenance d'Allemagne et de France, sont sources de tension dans la partie centrale de l'agglomération, où les pratiques et les attentes sont davantage orientées vers des modes alternatifs à la voiture (DUBOIS 2017a) (REITEL 2013).

Modes de vie dans l'agglomération transfrontalière

Dans la région transfrontalière, traverser la frontière fait partie du quotidien de nombreux habitants, même si l'importance des flux dépend à la fois des activités du mode de vie considérées, mais aussi du pays de résidence des individus. En effet, Suisses, Allemands et Français ne traversent pas les frontières pour les mêmes raisons ou les mêmes destinations, ni à la même fréquence.

Au niveau de l'emploi, environ 55 000 travailleurs frontaliers (REITEL 2013) résidant en France et en Allemagne travaillent dans les deux demi-cantons de Bâle (Bâle-Ville et Bâle-Campagne)², davantage encore si l'on prend en compte les autres cantons suisses composant l'agglomération. On recense également des flux de travailleurs frontaliers, certes bien plus faibles, en provenance de France et en direction de l'Allemagne.

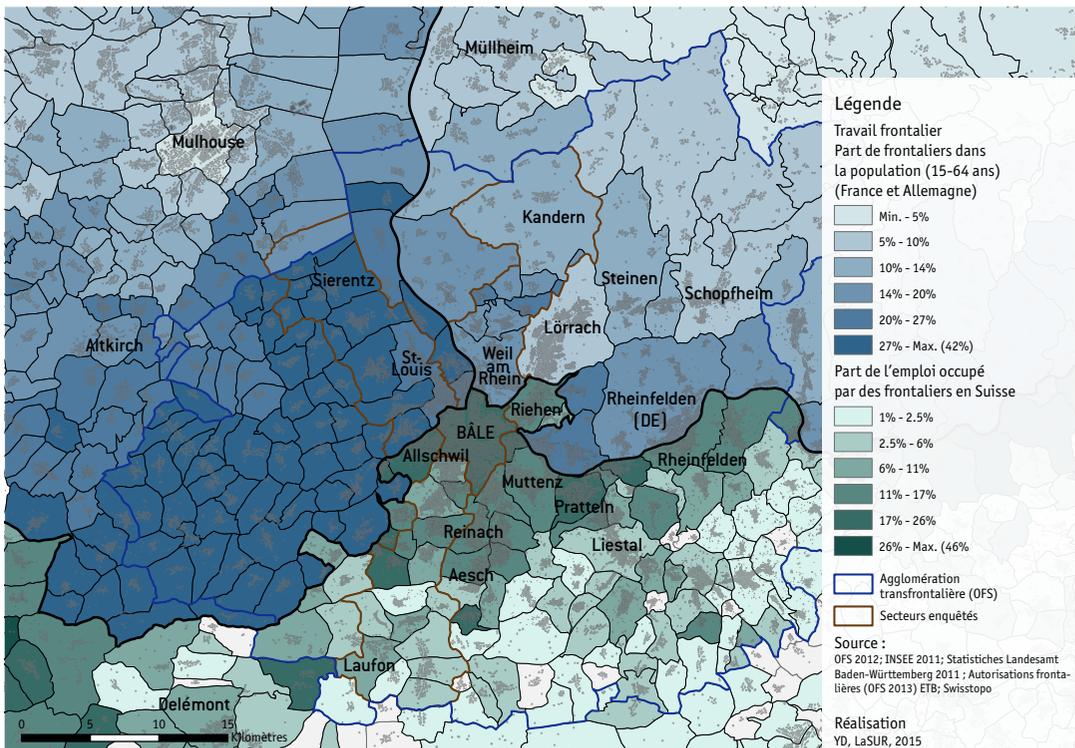
En provenance d'Allemagne et en direction de la France, ainsi qu'en provenance de Suisse et en direction des deux pays voisins, les flux sont quantitativement très limités (2). Notre recherche montre que l'offre d'emploi, très large à Bâle (et dans la partie suisse de l'agglomération), ainsi que les plus hauts revenus pratiqués en Suisse sont les facteurs principaux d'attraction³.

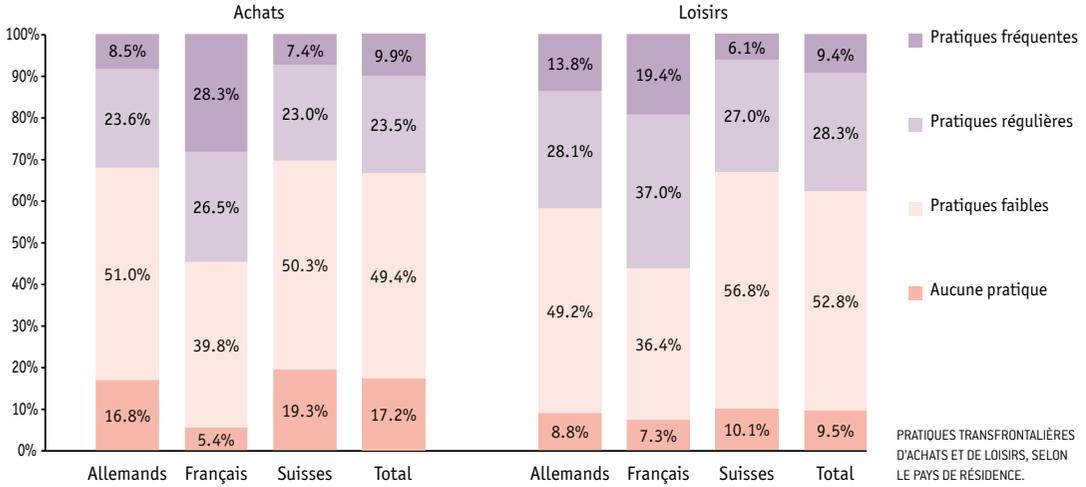
Le travail frontalier a une importance considérable dans la région, tant dans l'économie suisse – à Bâle, environ 20% des emplois sont occupés par des frontaliers –, que dans les parties françaises et allemandes où entre 25% et 35% des habitants (15-64 ans) des communes françaises sont frontaliers et entre 7% et 20% des habitants des communes allemandes.

Concernant les autres activités du quotidien (hors travail), bien que pour la plupart des individus la plus grande partie de celles-ci se déroulent dans le pays de résidence, environ un tiers d'entre eux effectuent régulièrement des achats de l'autre côté de la frontière et 38% d'entre eux pratiquent des loisirs. Les Français sont de loin ceux qui effectuent le plus d'activités hors de leurs frontières nationales. Les Allemands et les Suisses font des achats à l'échelle transfrontalière dans les mêmes proportions (environ 30% en font régulièrement), alors que pour les loisirs, les premiers traversent plus souvent les frontières.

De manière schématique, la Suisse, et Bâle en premier lieu, en plus d'être un pôle d'emploi important est aussi attractive pour son offre urbaine: richesse culturelle, bars, commerces spécialisés, atmosphère urbaine, etc. En revanche, les prix élevés

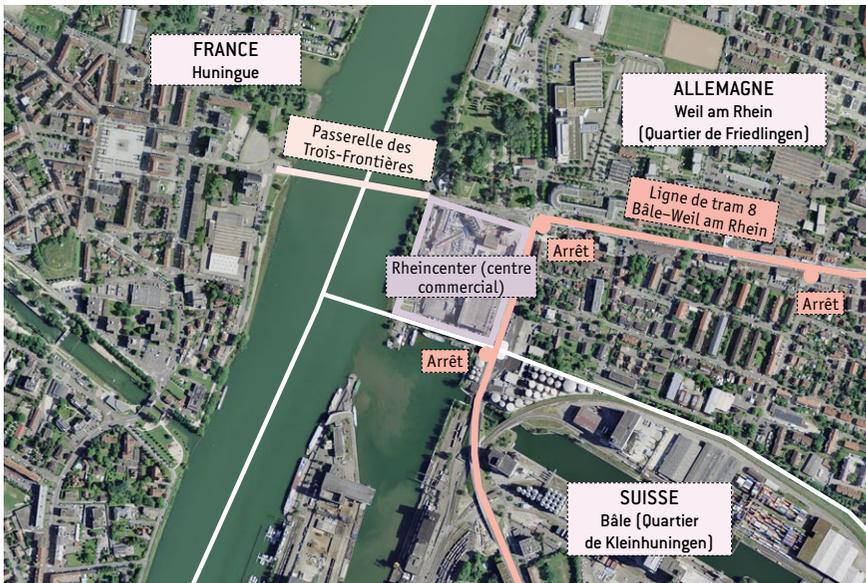
TRAVAIL FRONTALIER
DANS L'AGGLOMÉRATION
TRANSFRONTALIÈRE
DE BÂLE (2013).





qui y sont pratiqués sont généralement un frein à ces pratiques. Au contraire, la partie allemande est bon marché: elle attire de nombreux consommateurs suisses et français, et retient sur son territoire les consommateurs allemands. Le centre commercial *Rheincenter* situé à deux pas de la frontière suisse et française (via la passerelle des Trois-Frontières) symbolise l'infrastructure commerciale allemande, très attractive sur le plan financier et aisément accessible pour les consommateurs français et surtout suisses (KAMPSCHULTE 2002) (20).

Les biens de consommation courante ou encore certains loisirs sont particulièrement prisés par les personnes en provenance de Suisse ou de France. Les personnes à bas revenu en France (entre autres les non-frontaliers) sont près de 60%



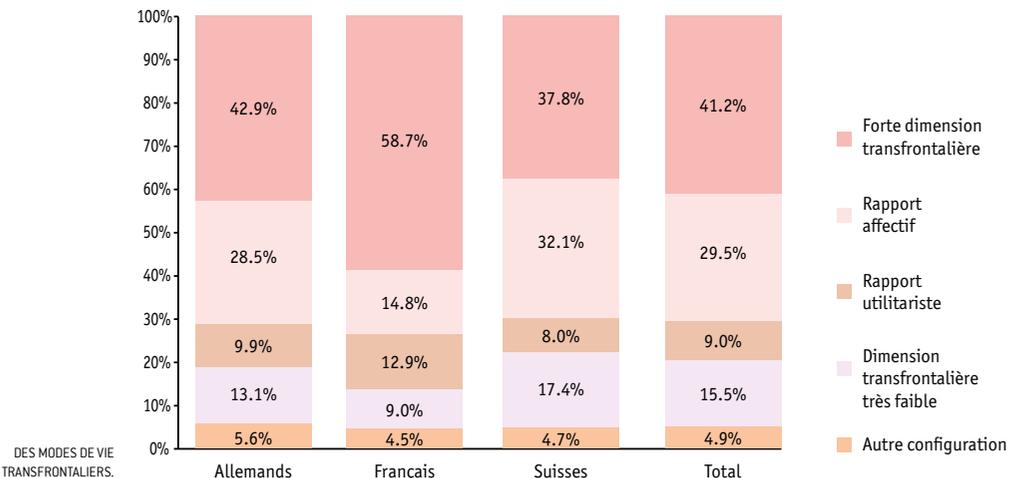
LE CENTRE COMMERCIAL RHEINCENTER SITUÉ EN ALLEMAGNE, MAIS À PROXIMITÉ DE LA SUISSE ET DE LA FRANCE (SOURCE: SWISSTOPO).

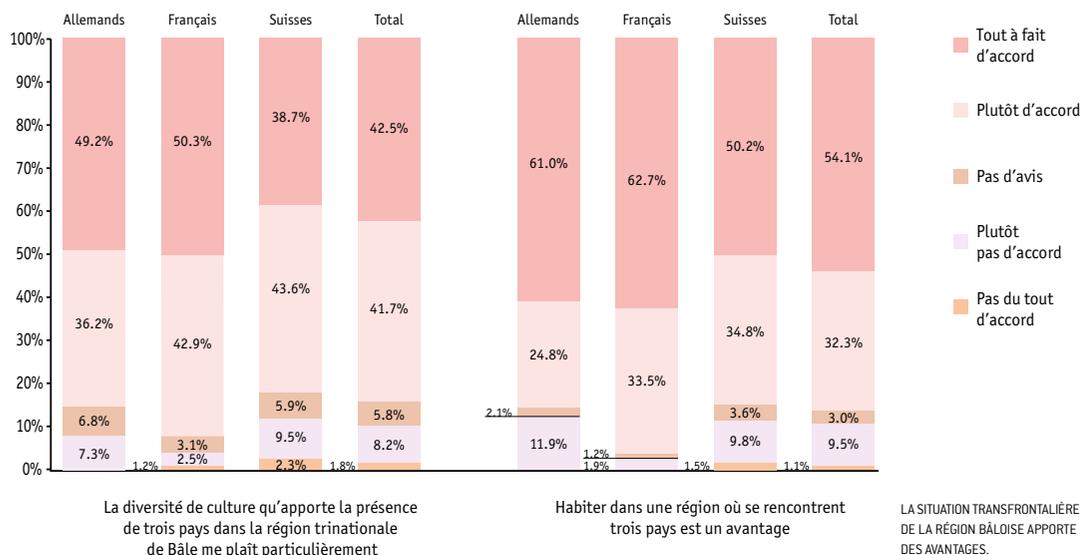
à consommer au moins une fois par mois dans les commerces allemands, soulignant l'intérêt et l'importance de pouvoir faire ses courses à bas prix dans une région où les prix sont sensiblement tirés vers le haut par le pouvoir d'achat plus élevé des frontaliers (DUBOIS 2017a) ②. Finalement, la partie française, plus rurale, a quant à elle plus de mal à attirer les consommateurs suisses et allemands sur son territoire. L'offre y étant moins large, les Français de la région apprécient de pouvoir avoir accès à celle des pays voisins.

Sur le plan des réseaux de sociabilité, en revanche, seuls 14% des habitants ont un de leurs meilleurs amis qui réside de l'autre côté de la frontière, soulignant la plus forte résistance de la frontière dans cet aspect particulier de la vie quotidienne. Les Français sont 22% à avoir au moins un ami qui vit de l'autre côté de la frontière, les Allemands 18.4% contre 11% des Suisses. Le fait d'être travailleur frontalier a une large importance dans ces résultats, puisque ces derniers sont davantage en contact avec des personnes vivant de l'autre côté de la frontière.

Le troisième aspect des modes de vie considéré ici renvoie aux attitudes vis-à-vis de la dimension transfrontalière de la région. Près des trois quarts des habitants sont attachés à l'agglomération trinationale de Bâle et plus de 80% pensent qu'habiter dans une région transfrontalière est un avantage. À ce titre, la situation est largement différente des autres agglomérations transfrontalières suisses où les relations apparaissent largement plus tendues. En outre, tous les habitants de l'agglomération bâloise, qu'ils soient Suisses, Allemands ou Français, partagent ce constat dans les mêmes proportions.

Pour aborder ce que peuvent être des modes de vie transfrontaliers ou plus largement la manière dont la vie quotidienne est influencée par la présence des frontières, nous avons combiné trois dimensions du mode de vie, à savoir les pratiques spatiales (loisirs et achats), les réseaux de sociabilité et les attitudes vis-à-vis de l'agglomération trinationale. Ainsi, environ 41% de la population de l'agglomération a une composante transfrontalière forte dans son mode de vie, c'est-à-dire qu'elle est attachée à l'agglomération transfrontalière et traverse relativement fréquemment





les frontières pour ses loisirs et ses achats. Parmi ces individus, environ 25% ont également des amis qui vivent de l'autre côté de la frontière (surtout parmi les Français et les Allemands). Ils ont à ce titre les modes de vie les plus transfrontaliers. Les frontaliers sont largement présents dans ce groupe. En Suisse, malgré l'absence de frontaliers, ce groupe compte pour 37,8% de la population (contre 42,9% en Allemagne et 58,7% en France).

Un peu moins de 30% de la population est attachée à l'agglomération transfrontalière sans pour autant traverser les frontières régulièrement: il s'agit donc là d'un rapport affectif avant tout. C'est la reconnaissance de faire partie d'un bassin de vie commun et l'ouverture sur le monde que la présence de trois pays apporte qui est très appréciée. Les frontières ouvertes s'apprécient en effet également par les possibilités qu'elles offrent au-delà du territoire national, en termes de culture ou d'idées différentes, sans toutefois qu'elles se traduisent en déplacements. Ceci souligne, une fois de plus, que les relations transfrontalières ne sont pas uniquement influencées par des facteurs de nature économique.

À l'opposé de ce type de rapport affectif, un peu moins de 10% de la population utilise avant tout les opportunités de l'agglomération dans une perspective utilitariste et fonctionnelle. Autrement dit, ils consomment et utilisent l'offre de loisirs à l'échelle transfrontalière, sans pour autant avoir d'attaches particulières à l'agglomération. En Allemagne, les frontaliers sont davantage à avoir une posture utilitariste, sans pour autant que l'on puisse en expliquer les raisons; la question de la curiosité et du manque d'intérêt que nous traitons par la suite semble entrer en jeu. Finalement, le dernier groupe (15,5%) est composé de personnes pour qui l'agglomération transfrontalière ne représente rien de particulier: ils n'ont pas d'amis de l'autre côté de la frontière, n'y sont pas attachés et ne s'y rendent que peu voire jamais pour leurs loisirs et leurs achats. C'est en Suisse (17,4%) et en Allemagne (13,4%) que la part de ces individus est la plus grande.

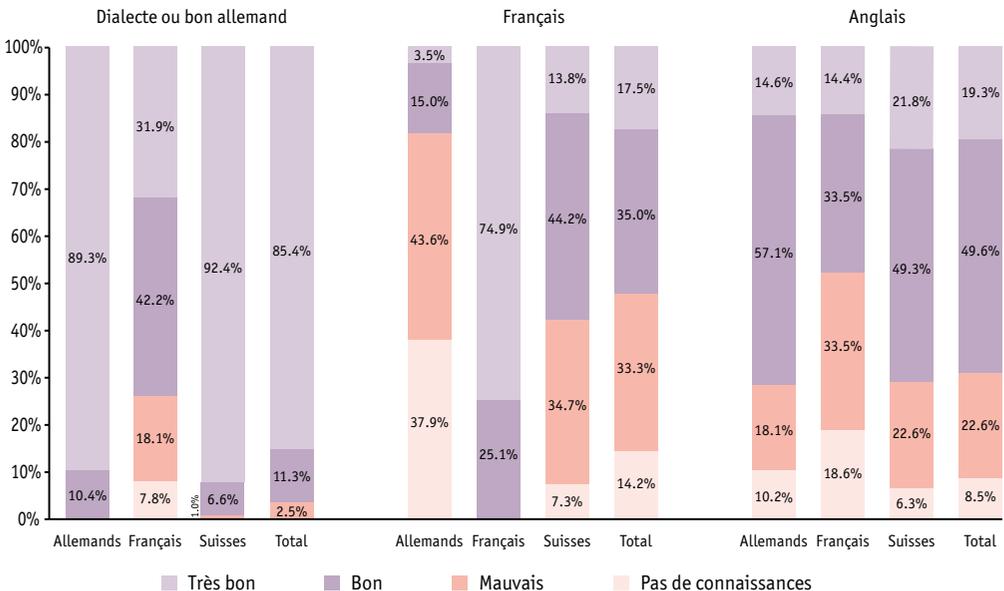
Si une partie des modes de vie et des pratiques transfrontalières s'explique par des facteurs liés aux prix (passablement différents entre les pays) ou à l'offre de biens et services (diversité, qualité, etc.) et à son accessibilité, d'autres facteurs liés aux individus eux-mêmes entrent en jeu. Il s'agit notamment des capacités et de la disposition à jouer avec les frontières et à se confronter aux différences sociales, culturelles ou linguistiques présentes dans un territoire transfrontalier. Ces éléments ont notamment été abordés à travers les concepts d'«unfamiliarity» (SPIERINGS et VAN DER VELDE 2013) ou de motilité (DUBOIS 2017b). Dans la suite de ce chapitre, nous creusons deux aspects particulièrement importants liés à ces concepts, à savoir la question de la langue, ainsi que les barrières que les individus se fixent eux-mêmes à travers la question de l'indifférence pour les territoires situés de l'autre côté de la frontière.

La barrière linguistique

La présence de plusieurs langues dans la région – l'allemand et le français, ainsi que trois dialectes germaniques – forme une barrière linguistique, qui a une influence sur les modes de vie. En effet, les différences linguistiques, lorsqu'elles ne sont pas maîtrisées, sont à même de cantonner la vie quotidienne à l'intérieur du territoire national et/ou de l'espace linguistique commun (PAASI et PROKKOLA 2008).

Dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, l'usage et la connaissance de langues étrangères sont importants: 38% de la population maîtrise bien ou très bien l'allemand (dialecte ou bon allemand), le français et l'anglais et seuls 20% ne maîtrisent qu'une seule langue. D'une part, l'Alsace présente des racines germaniques, notamment sur le plan linguistique, d'autre part Bâle est réputée être une ville francophile.

COMPÉTENCES LINGUISTIQUES EN ALLEMAND (DIALECTE OU BON ALLEMAND), EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS, SELON LE PAYS DE RÉSIDENCE.



À cela s'ajoute l'orientation très internationale de l'économie bâloise avec la présence de nombreuses multinationales actives dans la pharma entre autres, où l'anglais est souvent utilisé.

En détail, en plus de maîtriser le français, près des trois quarts des Français parle l'allemand (ou un dialecte) bien ou très bien. De par leurs racines germaniques et/ou leur activité professionnelle en Suisse, voire en Allemagne, une grande partie des habitants de la région française est amenée à avoir des connaissances d'allemand. De plus, dans les écoles de la région, l'allemand est enseigné. En revanche, en Allemagne, la connaissance du français est moins répandue. Seuls 19% des Allemands le parlent bien; la majorité d'entre eux n'ont que peu, voire pas de connaissances du tout de la langue de Molière. En effet, cette dernière ne fait pas partie de l'enseignement obligatoire dans les écoles du Bade-Wurtemberg, même si dans les parties les plus proches de la frontière française, elle a été introduite récemment dans les premiers degrés. Parmi les Suisses, les connaissances en français sont largement meilleures: plus de 70% le parlent bien. L'enseignement de cette langue est en principe obligatoire pour tous les écoliers de Suisse alémanique, ce qui contribue fortement à ce résultat. Concernant l'anglais, les Suisses le maîtrisent légèrement mieux que les Allemands, mais les différences sont surtout importantes avec les Français, où 52% de la population a une mauvaise (voire aucune) connaissance de la langue de Shakespeare.

Ainsi, la maîtrise des langues est largement influencée par le contexte national, qu'il s'agisse des langues enseignées (et du poids donné à ces branches dans le système éducatif), des langues parlées dans le reste du pays, voire de l'environnement économique (comme dans les multinationales bâloises). Cependant, les caractéristiques sociodémographiques ont aussi une influence: si pour l'anglais, le lien entre l'âge (les plus jeunes), le statut social (le plus haut) et la maîtrise de cette langue est fort, les effets sont plus différenciés pour les autres langues. En Allemagne, ce sont les plus âgés qui parlent le moins bien le français; les relations difficiles entre les deux pays en lien avec la Seconde Guerre mondiale peuvent expliquer ce résultat. Au contraire dans la partie française, le niveau d'allemand est moins bon parmi les moins de 45 ans, car l'alsacien est de moins en moins parlé par les jeunes de la région: en effet, la part de locuteurs est en diminution depuis plusieurs décennies (DENIS 2007).

Dans la région, environ la moitié des travailleurs frontaliers qui occupent un emploi dans l'agglomération bâloise résident en France. Travailler de l'autre côté de la frontière en Suisse (voire en Allemagne) demande logiquement un certain niveau de compétences en allemand. En effet, les frontaliers français parlent mieux allemand que les personnes qui travaillent dans la partie française: 85% d'entre eux ont de bonnes connaissances contre 55% chez les actifs travaillant en France. Si bien parler l'allemand est nécessaire pour toute une série de postes, dans d'autres la maîtrise de la langue de Goethe est moins indispensable. En effet, 17% des frontaliers ne le parlent pas ou peu, et seuls 38% ont de très bonnes connaissances. Un niveau intermédiaire semble ainsi suffire pour occuper de nombreux postes en Suisse. Ces éléments sont confirmés par les entretiens, où plusieurs des frontaliers français rencontrés n'étaient de loin pas bilingues, certains confessant ne parler que très peu allemand (ou dialecte) au moment de leur engagement en Suisse.

LANGUE ET TRAVAIL FRONTALIER
(FRANCE UNIQUEMENT).

	ACTIF, NON FRONTALIER	ACTIF, FRONTALIER	NON-ACTIF
PAS DE CONNAISSANCES	7.9%	6.7%	9.0%
MAUVAIS	37.0%	10.0%	11.8%
BON	34.6%	44.4%	45.8%
TRÈS BON	20.5%	38.9%	33.3%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%

L'anglais peut-il remplacer partiellement l'allemand dans les compétences linguistiques individuelles des frontaliers français ? Certains enquêtés ont en effet expliqué que l'anglais suffisait, car leur niveau d'allemand était trop faible et que l'environnement de travail dans lequel ils évoluaient était de toute façon orienté vers l'anglais. C'est le cas des grandes multinationales comme Novartis, où cette langue tient une place importante à côté de l'allemand. D'un point de vue quantitatif, seuls 2.3% des frontaliers ont de faibles compétences dans les deux langues; les 17% qui ne parlent pas l'allemand, parlent bien, voire très bien l'anglais. Cependant, s'il est actuellement possible de s'en tirer sans parler l'allemand, les tendances d'évolution de l'économie locale, vers une industrie de plus en plus high-tech où l'allemand est indispensable, sont concomitantes d'une disparition des « petites tâches » (travail à la chaîne, par exemple) : elles laissent penser que la situation pour les frontaliers français sera plus difficile dans le futur pour trouver un emploi sur le marché suisse. Près de 50% des emplois occupés (en Suisse et en Allemagne) actuellement par des frontaliers français vivant en Alsace pourraient être amenés à disparaître dans les prochaines années (BECK et RIHM 2011). L'augmentation des attentes en matière d'allemand est l'une des raisons de l'évolution du nombre de frontaliers allemand travaillant dans la région bâloise et la stagnation du nombre de frontaliers français.

Concernant les autres dimensions du mode de vie, la langue a également une importance. Maîtriser l'allemand (ou le dialecte) pour les Français, respectivement le français pour les Suisses et les Allemands, est généralement associé avec des pratiques transfrontalières d'achats ou de loisirs plus intenses. Les compétences linguistiques permettent de se sentir plus à l'aise et de réduire le sentiment de « non-familiarité » (voir plus le loin le concept d'« unfamiliarity », SPIERINGS et VAN DER VELDE 2013). D'une manière générale, les Suisses et les Allemands qui maîtrisent le français pratiquent davantage de loisirs dans l'Hexagone et vice versa. Pour le cinéma, la culture, mais aussi les restaurants et les bars, les différences entre bons et mauvais locuteurs de la langue du pays visité sont particulièrement fortes. En effet, ce type de loisirs peut demander un niveau de langue plus important qu'une simple balade. Une même tendance se retrouve en ce qui concerne les achats, avec une exception: les Français, maîtrisant ou non l'allemand se rendent en Allemagne grosso modo dans les mêmes proportions: en effet, les prix pratiqués y sont très attractifs, notamment pour les personnes avec de bas revenus (comme une partie des non-frontaliers, qui comme on l'a vu, parlent moins bien allemand). La barrière de la langue ne semble pas retenir les Français dans ce cas, et plus spécifiquement pour les achats du quotidien. En effet, pour certains achats plus spécialisés, où il est nécessaire de demander des conseils et/ou où le service après-vente a plus d'importance, maîtriser l'allemand, en l'occurrence, est davantage utile d'après certains enquêtés rencontrés. Le rôle

de la langue dans les pratiques du quotidien (loisirs et achats) se vérifie également lorsque les autres déterminants classiques (âge, genre, revenu, etc.) sont pris en compte, de même que le statut de frontalier (pour les Français et les Allemands)⁴.

La langue a toutefois une influence encore plus grande sur la localisation des réseaux de sociabilité et le fait que ceux-ci s'étendent ou non dans l'espace linguistique voisin. En effet, alors que les Français qui ont peu ou pas de connaissances de l'allemand ou du dialecte sont 10% à avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière, la part est près de quatre fois plus grande pour ceux qui ont de très bonnes connaissances. D'une manière générale, les Suisses et les Allemands étant très peu à avoir des meilleurs amis résidants en France, l'effet de la maîtrise du français n'apparaît pas statistiquement significatif (effectifs trop faibles). En revanche, on observe que les Allemands et les Suisses qui parlent mieux le français se rendent plus fréquemment dans l'Hexagone pour y rencontrer des amis ou des proches. Finalement, même si la région est majoritairement germanophone, le bilinguisme est également un attribut de l'identité régionale, puisque les personnes qui ont de bonnes connaissances des deux langues principales se sentent davantage faire partie d'un tout.

PRÉSENCE DE MEILLEURS AMIS
RÉSIDENT DE L'AUTRE CÔTÉ
DE LA FRONTIÈRE, SELON
LE NIVEAU D'ALLEMAND/
DIALECTE (FRANÇAIS
UNIQUEMENT).

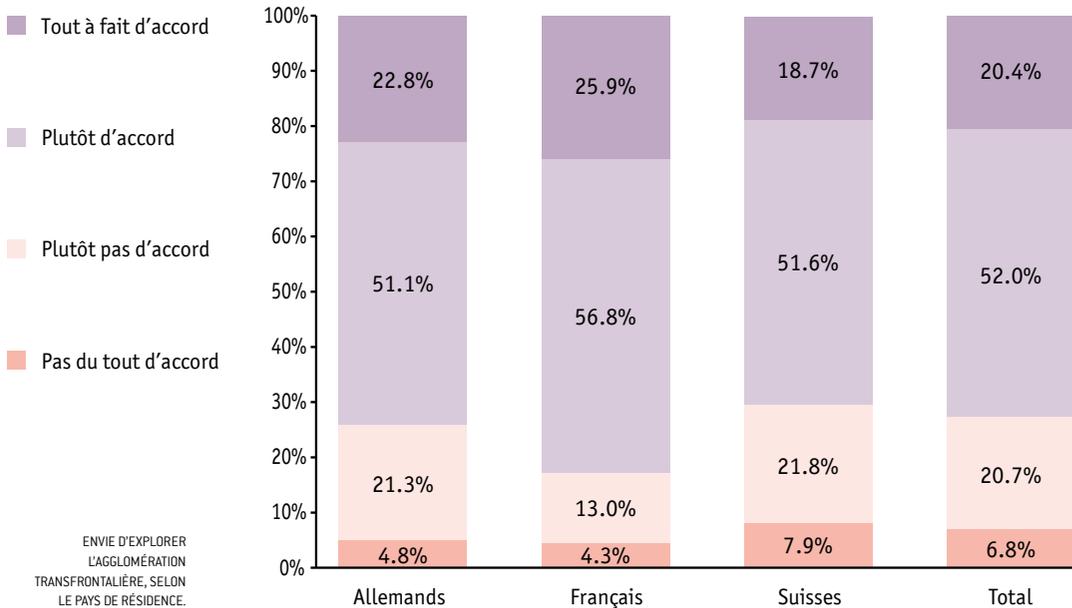
	PAS DE CONNAISSANCE	NIVEAU D'ALLEMAND	BON NIVEAU	TRÈS BON NIVEAU
N'A PAS D'AMIS DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA FRONTIÈRE	94.4%	87.8%	82.1%	62.7%
A AU MOINS UN AMI DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA FRONTIÈRE	5.6%	12.2%	17.9%	37.3%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Les territoires situés au-delà de la frontière nationale, entre indifférence et exploration

Le deuxième point de l'analyse concerne un tout autre type de barrière non-matérielle, à savoir celle que les individus se fixent eux-mêmes, à travers l'indifférence qu'ils portent aux territoires situés de l'autre côté de la frontière ou plus largement le manque d'intérêt pour l'exploration et la découverte de nouvelles choses ou de nouveaux lieux (KELLERMAN 2012). Dans la recherche sur les voyages ou sur le tourisme, le manque d'intérêt pour la découverte de nouveaux endroits ou pour l'expérience du voyage en lui-même apparaît fréquemment. En effet, une partie de la population, variable selon les pays (2), ne voit pas d'intérêt dans le fait de voyager: leur absence de mobilité dépend ainsi des propres barrières qu'ils se sont fixées et de leur faible curiosité pour l'espace (MCKERCHER 2009). Plus spécifiquement sur les régions transfrontalières, l'indifférence pour tout ce qui se passe de l'autre côté de la frontière est un frein important à la mobilité (VAN HOUTUM et VAN DER VELDE 2004). Les individus ne considèrent tout simplement pas la possibilité de traverser la frontière, alors que dans bien des cas l'endroit le plus proche pour aller au cinéma, faire ses courses ou pour trouver un travail se trouve juste de l'autre côté de la frontière (STRÜVER 2005).

Dans notre recherche deux indicateurs ont été utilisés pour appréhender la curiosité des individus pour la découverte de nouveaux lieux et activités: le premier mesure

J'aimerais explorer davantage les opportunités
(musées, restaurants, magasins, etc.) de la région trinationale de Bâle



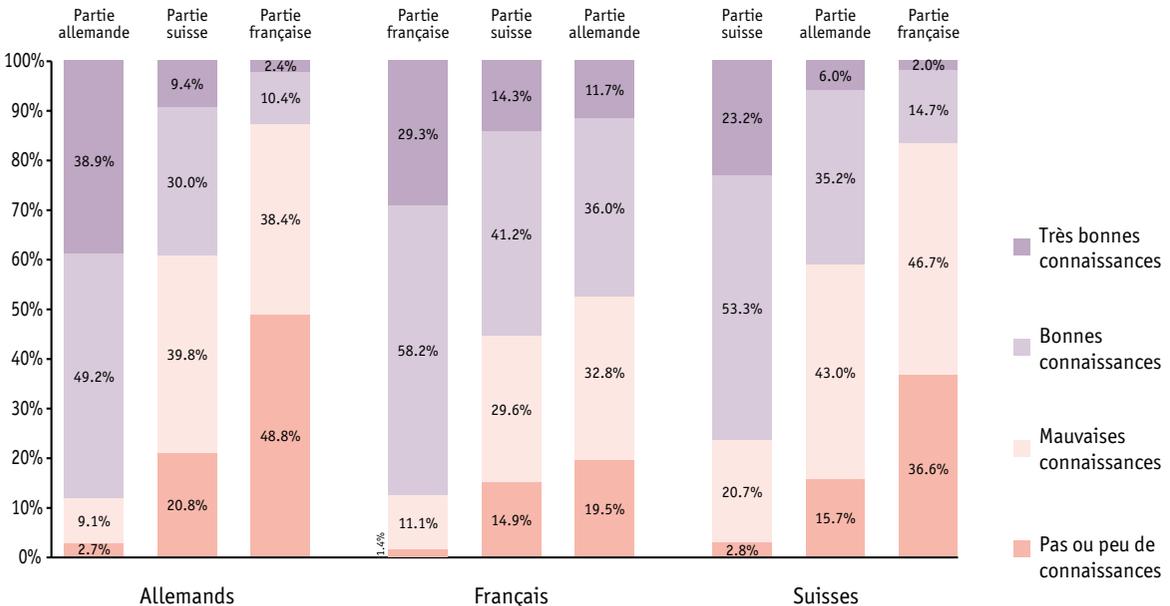
l'appétence pour l'exploration de manière générale⁵, le deuxième concerne plus spécifiquement la volonté d'explorer davantage l'agglomération transfrontalière bâloise et ses différentes opportunités (musées, restaurants, magasins).

Les résultats apparaissent largement corrélés: les personnes qui apprécient découvrir de nouvelles choses sont en général aussi celles qui sont intéressées par l'exploration de l'agglomération. Cependant, une partie d'entre elles sont plutôt des exploreurs, et c'est seulement envers l'agglomération transfrontalière que l'intérêt est faible, renvoyant aux barrières non-matérielles que forme la frontière. Ce manque d'intérêt peut être issu d'un véritable choix (privilégier le territoire national et/ou des territoires plus lointains et plus attractifs que ceux situés de l'autre côté de la frontière) ou plutôt renvoyer à une indifférence formée de manière inconsciente et liée à des connaissances limitées de l'offre transfrontalière.

À ce propos, la figure ci-contre montre que la majorité des habitants ont des connaissances plutôt mauvaises des deux territoires voisins. Les Suisses et les Allemands ont des connaissances très limitées du sud de l'Alsace, alors que les Français connaissent plutôt bien les parties suisse et allemande de l'agglomération, ce qui fait écho à leurs pratiques transfrontalières plus intensives. Ces mauvaises connaissances du territoire peuvent être un frein dans la mobilité transfrontalière puisque les individus ne savent pas quoi trouver ou quoi chercher de l'autre côté de la frontière et limitent la génération de projets de mobilité transfrontalière (DUBOIS et RÉRAT 2012; SPIERINGS et VAN DER VELDE 2013). L'appétence pour l'exploration et la volonté de découvrir l'agglomération peuvent au contraire permettre aux individus de dépasser le frein limitant que représentent de faibles connaissances territoriales et les pousser

à découvrir ce qui se trouve derrière les frontières nationales. C'est également l'idée derrière le concept d'«unfamiliarity» développé par Spierings et van der Velde (2013) pour expliquer les mobilités transfrontalières. En effet, s'il est souvent fait mention que la «familiarité» avec les territoires situés de l'autre côté de la frontière c'est-à-dire le fait que les comportements, l'offre ou encore l'atmosphère soient suffisamment similaires avec le territoire de domicile pour que l'individu se sente à l'aise, peut faciliter les mobilités transfrontalières, ces auteurs montrent qu'une certaine dose d'exotisme ou d'«unfamiliarity» est également appréciée par les individus. Si l'on revient à la volonté d'explorer la région, environ 70% des habitants déclarent avoir envie ou très d'envie de découvrir l'offre à l'échelle transfrontalière. Ceci signifie que l'indifférence totale pour les territoires voisins n'est pas une attitude majoritaire. D'un point de vue politique, ce résultat est plutôt réjouissant, car intéresser les habitants à ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière ne va pas de soi, comme l'ont montré d'autres recherches (PAASI 2008). De plus, dans le cas bâlois, l'envie d'explorer la région est plus ou moins partagée dans les trois pays, au contraire de la région de l'Øresund (21) par exemple, où, si les Suédois sont intéressés par ce qu'il se passe au Danemark, les Danois sont largement indifférents à leurs voisins (BUCKEN-KNAPP 2001). Malgré cela, dans la région bâloise, comme ailleurs, traverser la frontière reste en général compliqué et «coûteux» (en termes de temps, de motivation ou d'investissement «social»), comme l'indiquent les enquêtés. Plus spécifiquement, le premier pas en direction du pays voisin est le plus difficile. Ceci renvoie au «seuil de l'indifférence» qu'il serait nécessaire de franchir avant de pouvoir prendre conscience et profiter des opportunités situées de l'autre côté de la frontière (VAN HOUTUM et VAN DER VELDE 2004).

CONNAISSANCES TERRITORIALES DES TROIS PARTIES DE L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE, SELON LE PAYS DE DOMICILE.



		J'AIMERAIS EXPLORER D'AVANTAGE LES OPPORTUNITÉS (MUSÉES, RESTAURANTS, MAGASINS, ETC.) DE LA RÉGION TRINATIONALE DE BÂLE			
		PAS DU TOUT D'ACCORD	PLUTÔT PAS D'ACCORD	PLUTÔT D'ACCORD	TOUT À FAIT D'ACCORD
ACHATS	AUCUNE PRATIQUE	43.5%	23.6%	12.7%	12.5%
	PRATIQUES FAIBLES	36.1%	44.8%	53.6%	48.4%
	PRATIQUES RÉGULIÈRES	15.7%	24.8%	24.3%	23.4%
	PRATIQUES FRÉQUENTES	4.6%	6.7%	9.3%	15.6%
	TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
LOISIRS	AUCUNE PRATIQUE	39.3%	11.6%	5.4%	7.4%
	PRATIQUES FAIBLES	43.9%	56.2%	56.5%	44.9%
	PRATIQUES RÉGULIÈRES	14.0%	22.2%	30.8%	32.8%
	PRATIQUES FRÉQUENTES	2.8%	10.0%	7.3%	14.9%
	TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

EXPLORATION ET PRATIQUES
TRANSFRONTALIÈRES D'ACHATS
ET DE LOISIRS.

Toutefois, être très motivé à traverser la frontière et découvrir de nouveaux endroits, qu'il s'agisse de magasins, de cafés, de musées, etc. ne signifie pas pour autant que cette bonne disposition se transforme en mobilité transfrontalière effective, comme en attestent les chiffres ci-après.

En effet, 52.3% des individus avec une très forte motivation à découvrir l'agglomération transfrontalière ne traversent jamais ou rarement les frontières dans le cadre de leurs loisirs et 60.9% dans le cadre de leurs achats. Ceci montre bien le fort décalage qui existe entre dispositions et mobilités effectives, soulignant l'effet des multiples barrières que représentent les frontières. Cependant, il apparaît que les «explorateurs» traversent effectivement plus fréquemment que les autres la frontière. Plus précisément, la relation entre l'appétence pour l'exploration et les pratiques est plus forte en ce qui concerne les loisirs. Premièrement, pour les loisirs, les contacts avec l'altérité et l'investissement social nécessaire sont potentiellement plus grands. Deuxièmement, les aspects relatifs aux prix (en tant que facteur stimulant ou limitant) sont moins prégnants que pour les achats, les autres aspects comme la volonté d'explorer le sont donc davantage. En effet, se rendre dans un supermarché de l'autre côté de la frontière demande un effort relativement petit et peut permettre de faire de fortes économies: la dose de curiosité nécessaire est plutôt réduite. Troisièmement, concernant les achats, un autre facteur important entre en jeu, à savoir les propres barrières que se fixent les individus non pas sur le plan de la curiosité, mais sur un plan «moral», ce qui contribue à diminuer la force du lien entre exploration et pratiques d'achats. En effet, en Suisse, principalement, le tourisme d'achats (faire ses courses de l'autre côté de la frontière) représente un grand problème et est largement discuté dans le débat public (24). La volonté de protéger l'économie locale en privilégiant les commerces situés dans son propre pays est l'un des facteurs qui retient le plus les Suisses d'aller faire leurs courses de l'autre côté de la frontière: la «consommation ethnocentriste» ou le «helping behaviour» (PIRON 2002) est donc une autre manifestation des barrières non-matérielles qui structurent le quotidien des habitants des agglomérations transfrontalières.

Conclusion

Il ressort clairement des analyses présentées dans ce chapitre qu'en dépit de la présence des frontières nationales, les relations transfrontalières sont intenses dans la région: manifestement, les acteurs présents, qu'il s'agisse des individus, des politiques, des acteurs économiques ou culturels, ont su dépasser ces barrières et tisser des liens au-delà des frontières. Une grande quantité de travailleurs français et allemands traversent quotidiennement les frontières pour se rendre sur leur lieu de travail, mais pas seulement: consommateurs, promeneurs ou amateurs de culture se jouent des frontières dans leur vie quotidienne, même si l'on constate des différences fortes entre les habitants des trois pays. Plus largement, le sentiment d'appartenir à une agglomération transfrontalière, partagée dans les trois pays, semble être une caractéristique importante des relations dans la région.

Malgré cela, il apparaît que la frontière n'a pas disparu pour autant, notamment en raison de la présence de frontières non-matérielles (sociales, culturelles, linguistiques, etc.). Les approches classiques des flux transfrontaliers, uniquement basées sur les caractéristiques des prix (élevés en Suisse, bas en Allemagne, etc.) ou de l'offre, ne permettent de comprendre que partiellement les pratiques transfrontalières car elles omettent ces barrières non-matérielles. Dans notre approche basée sur les individus, il est possible d'en tenir compte en observant la manière dont les individus sont aptes et intéressés à dépasser ces frontières: deux éléments spécifiques ont fait l'objet d'une attention particulière dans ce chapitre.

Premièrement, la langue représente une barrière dans certains cas et est à même de limiter les relations transfrontalières. Si pour les achats du quotidien, ne pas parler la langue locale n'est que peu contraignant, pour les loisirs l'impact est déjà plus important, il l'est encore davantage en ce qui concerne les réseaux de sociabilité. Deux éléments ont particulièrement retenu notre attention. Si jusqu'à présent parler parfaitement l'allemand n'était pas indispensable pour la majorité des emplois occupés frontaliers français, les évolutions économiques montrent que les exigences en la matière se renforcent, alors que le niveau d'allemand tend à diminuer dans la partie française. L'école a un rôle à jouer en se substituant à la famille dans l'apprentissage de la langue de Goethe. Ensuite, afin d'équilibrer les rapports linguistiques et de renforcer la cohésion sociale de l'agglomération, il est nécessaire que l'apprentissage de l'allemand soit davantage encouragé, notamment en Allemagne, où les liens apparaissent très faibles actuellement entre l'Allemagne et la France. Plus largement, l'encouragement du bilinguisme semble judicieux pour une région au cœur de l'Europe, qui se veut pionnière en matière de coopération transfrontalière, d'autant plus qu'il permettrait de renforcer l'appartenance à ce territoire.

Deuxièmement, les individus se fixent leurs propres barrières à travers l'intérêt plus ou moins grand qu'ils portent pour ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière. Traverser la frontière n'étant pas un réflexe, les personnes les plus curieuses et les plus intéressées par la découverte de nouveaux espaces ont une propension plus forte à effectuer des activités transfrontalières. Néanmoins, être disposé et intéressé à découvrir l'agglomération n'implique pas nécessairement des pratiques de mobilités effectives: traverser les frontières, pour les personnes qui n'en ont

pas l'habitude, reste un déplacement particulier. Si notre regard s'est porté avant tout sur la question de l'exploration et des connaissances du territoire, d'autres compétences, comme le fait d'être à l'aise avec de nouvelles personnes ou dans des lieux inconnus, entrent en jeu, afin de permettre aux individus de faire ce pas plus « coûteux » à travers la frontière (DUBOIS 2017b).

Finalement, d'autres barrières non-matérielles, comme les réflexes protectionnistes que nous avons mentionnés brièvement, mais aussi les différences de mentalités ou de manières de faire, plus difficilement observables, limitent ou au contraire favorisent les relations transfrontalières. La frontière est ainsi un objet complexe, avec des effets multiples sur les modes de vie, qui perdurent bien au-delà de leur ouverture physique.

¹ Cette recherche a été financée par le Fonds National Suisse de la Recherche.

² Données de l'Office fédéral de la Statistique (OFC), Autorisations frontalières.

³ Ces facteurs se retrouvent également dans d'autres études sur le travail frontalier (comme BOLZMAN et VIAL 2007).

⁴ Ces résultats ont été analysés à l'aide de modèles de régression, mais ne sont pas représentés graphiquement ici.

⁵ Cet indicateur n'est pas représenté graphiquement.

II / LES TRANSFORMATIONS DES MODES DE VIE

LENTEUR

Photographies de Yafiza Zorro

5 / PROMOUVOIR LA LENTEUR DANS LA VILLE: RYTHMES DE VIE ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Ander Audikana • Aniss Mezoued

Javier Martínez Contreras

Derek Christie • Emmanuel Ravalet

6 / QUELS MODES DE VIE DANS LES SOCIÉTÉS DU FUTUR ? UNE ANALYSE PAR LES ASPIRATIONS

Emmanuel Ravalet • Vincent Kaufmann

7 / L'IMPORTANCE CROISSANTE DE LA QUALITÉ DES TEMPS DE DÉPLACEMENTS

Guillaume Drevon • Yann Dubois

Emmanuel Ravalet • Vincent Kaufmann

8 / DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE ET PRESSIONS TEMPORELLES

Dominic Villeneuve • Guillaume Drevon

LENTEUR

Le rythme de vie s'est intensifié ces dernières décennies. L'amélioration des conditions de mobilité, la baisse des coûts nécessaires pour se déplacer mais aussi la vitesse accrue des déplacements permettent une optimisation toujours plus pointue du temps à disposition ainsi qu'une multiplication des activités réalisées. Mais les territoires urbains sont aussi composés d'une myriade de lieux ou d'éléments qui invitent à la lenteur. À l'époque de la mobilité facilitée et généralisée, il est fascinant d'ouvrir les yeux sur ces lieux qui invitent à l'errance plus qu'au déplacement.

Rien de tel, pour ce faire, que de s'asseoir sur un banc. Et de prendre le temps de regarder, sans hauteur, la ville et ses résidents. La fourmilière et ses fourmis.

















Moulin Vert

RESTAURANT BAR



LE PAYS
RESTAURANT

CAFE
BAR



ARRÊT
MINUTE

DE 8 h A 19 h
DU LUNDI AU SAMEDI

PEUGEOT 3008
HO-370-NN



COMPLEXE SPORTIF

Georges Delhalle



AV location
véhicule utilitaire • location • prestige
21, rue de la République
GOUBAUVILLE 09 81 15 51 68

















5 / PROMOUVOIR LA LENTEUR DANS LA VILLE: RYTHMES DE VIE ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Ander Audikana • Aniss Mezoued • Javier Martínez Contreras
Derek Christie • Emmanuel Ravalet

Introduction

Les modes de vie contemporains sont confrontés à un processus d'accélération généralisée. Un changement de nature quantitative, lié à la possibilité de multiplier les activités, les échanges et les expériences dans un temps de plus en plus limité, a mené à une transformation qualitative des rythmes de vie. Ces transformations se sont traduites par l'augmentation du nombre et la diversification des motifs de déplacements, ainsi que par l'émergence du paradigme de la ville fluide. De fait, la fluidification et l'accélération moyenne de l'ensemble des déplacements des personnes permettent l'articulation d'un plus grand nombre d'activités réalisées hors du domicile (21). En réaction, à travers des mouvements plaidant en faveur de la lenteur des rythmes de vie (par exemple le mouvement Slow), les réflexions se sont multipliées afin de valoriser des qualités urbaines autres que la vitesse de circulation

MÉTRO DE TOKYO: SYMBOLE DE L'ACCÉLÉRATION DES MODES DE VIE ET DE LA VALORISATION DE LA VITESSE ET DE LA FLUIDITÉ DU TRAFIC (SOURCE: ANISS MEZOUEDE 2012).



et la fluidité. Cette revendication de la lenteur au sein de l'espace urbain n'est pas sans risque. En effet, d'un élément de résistance face au paradigme de l'accélération, la lenteur peut devenir une composante essentielle des processus de marchandisation urbaine, voire de ségrégation.

Ce chapitre développe un argumentaire sur la base d'analyses théoriques des transformations contemporaines des rythmes de vie. L'hypothèse est que l'accélération des rythmes de vie est une variable clé qui détermine les modes de vie contemporains. Notre analyse portera sur la dimension spatiale de l'accélération des rythmes de vie dans l'espace urbain (ville fluide *versus* ville lente) où certaines interventions peuvent mener à une transformation des modes de vie. Le chapitre s'organise en quatre parties. Une première partie est consacrée aux fondements théoriques de l'accélération, sur la base des travaux de Hartmut Rosa, qui propose une interprétation générale et systématique de l'accélération comme facteur structurant de la modernité. La deuxième partie montre la naissance et le développement du mouvement Slow ainsi que le programme d'interventions qu'il propose. La troisième partie s'intéresse à la façon dont les logiques d'accélération et décélération des rythmes de vie transforment l'espace urbain. Enfin, la conclusion aborde la tension entre résistance et confort qui émerge lorsque le paradigme de la ville lente est soulevé.

L'accélération: transformation du schéma temporel des rythmes de vie

Une des caractéristiques du développement technologique lié au processus de globalisation est la suppression ou l'effacement partiel des barrières spatio-temporelles. Dans le monde virtuel, il existe une apparence d'immédiateté dans laquelle le passé et le futur sont absents. Le présent est limité à un instant sans connexion, fragmenté, absolu. Pourtant, ce monde virtuel, dont l'existence est indéniable, intervient sur le monde réel et est source d'une série de dissonances importantes. Celles-ci sont liées au fait que, dans le monde réel, les coordonnées à partir desquelles s'organisent notre expérience et notre connaissance sont les trois dimensions de l'espace et les trois moments du temps (passé/présent/avenir).

Parmi les recherches sur les modes de vie et leur évolution, Rosa fait une contribution majeure visant à comprendre les modèles temporels qui structurent nos actions ainsi que le système social des temps modernes. Nous développons ses principaux arguments à partir de deux de ses publications (ROSA 2010; 2016).

Le diagnostic initial (ROSA 2010: 8) repose sur l'idée que la vie dans les sociétés modernes est régie par un régime temporel «rigoureux et strict qui n'est pas articulé en termes éthiques». Cela signifie que les sujets ne sont «restreints qu'à *minima* par des règles et des sanctions éthiques», ce qui génère une sensation de liberté. Pourtant, ces sujets sont en réalité «régentés, dominés et réprimés par un régime-temps en grande partie invisible, dépolitisé, indiscuté, sous-théorisé et inarticulé». C'est à ce régime temporel omniprésent qui fait référence le concept d'«accélération sociale».

De façon implicite, Rosa suggère une conception non-chronologique et qualitative du temps. Nous nous rendons compte du temps lors d'un évènement et seulement

là où quelque chose a lieu (BLOCH 1996). Il semble que la vitesse du changement est en train de s'accroître. Cela signifie que les attitudes et les valeurs, les modes et les styles de vie, ainsi que les groupes et les individus changent de plus en plus rapidement au fil des générations.

L'accélération contracte le présent qui constitue le point d'intersection entre les espaces de l'expérience et les horizons des aspirations. Ceci représente une perte importante, puisqu'il n'y a plus le temps pour évaluer un événement par rapport à ce qui était attendu ou pour l'orienter vers le futur sur la base de nouvelles attentes. Ainsi, l'accélération relève d'une contraction du temps et participe d'une confiance moindre dans l'avenir. Cela mène à une situation frénétique qui impose la réalisation d'un grand nombre d'activités dans un temps limité.

Rosa identifie des moyens de mesure de ce processus d'accélération, qui a été rendu possible par le développement technologique et qui promet un bonheur qui semble ne pas se réaliser. Il observe que ce processus génère sa propre inertie et n'a pas besoin de forces de propulsion externe, il s'auto-entretient. Certains pans de nos modes de vie ne sont pas touchés par l'accélération. Cependant, Rosa considère que ces «oasis de décélération» ne sont pas en mesure de résister en raison des pressions qu'ils subissent. Ils nécessitent d'être protégés à travers des stratégies de décélération.

Une des explications relève de la vitesse: auparavant, la perspective historique s'orientait vers le progrès, désormais l'accumulation des changements fait que les acteurs sociaux ressentent leurs vies comme étant sans direction dans un état d'«immobilité hyperaccélérée».

L'accélération provoque la disparition de la distance critique qui permettrait d'évaluer les attentes en lien avec les événements. Il y a un siècle, Walter Benjamin (2000) établit une relation intéressante entre expérience (*Erfahrung*) et vécu (*Erlebnis*). Le vécu est le matériel brut sur lequel l'expérience est élaborée. Sans vécu, il n'y a certes pas d'expérience, mais la simple accumulation de différents vécus ne mène pas non plus à l'expérience de manière inexorable. L'expérience est le résultat d'une articulation entre l'individu et le monde extérieur. En d'autres termes, c'est un processus de construction de l'identité intimement liée à la mémoire (et donc au passé) qui ouvre et projette les possibilités de relations futures. Il est logique d'en déduire que les processus d'accélération facilitent la succession de vécus qui ne permettent pas de construire des expériences: pour créer de l'expérience, il faudrait pouvoir s'appropriier du temps, le rendre «nôtre». La thèse soutenue par Rosa est qu'une «bonne vie» est celle que permet une certaine qualité dans les relations que nous établissons avec le monde.

Le mouvement Slow

Le mouvement Slow est né en Italie, à la fin des années 1980, comme résistance et critique contre l'accélération incessante des modes de vie (ROSA 2012). Son origine est liée au mouvement Slow Food, créé par un groupe de militants s'opposant à l'implantation de McDonald's au cœur de Rome. Ils s'organisent pour dénoncer la

une «innovation» pour mener à bien une nouvelle transition urbaine (WIEL 1999). Par exemple, face à la ville motorisée, la ville pédestre est présentée comme «la ville rapide par excellence» (LÉVY 2008), même si en termes de mise en œuvre «les adeptes de la vitesse ont jusqu'ici gagné toutes les victoires sur les artisans de la lenteur» (TERRIN 2011: 11). Le rapport de force semble toutefois se renverser et la question de la *Slow city* ne concerne plus seulement les petites villes, mais devient aussi un souci des grandes métropoles. Ainsi, la ville de Paris, engagée depuis plusieurs années dans une stratégie de mise en partage des rues (aires piétonnes, zones de rencontre, zones à 30 km/h), songe désormais à instaurer les 30 km/h sur l'ensemble de la ville. De cette manière, la ville lente vise à créer un nouvel ordre qui constituerait une alternative à la domination de l'automobile dans les espaces urbains (TURKSEVEN DOGRUSOY 2011; GENRE-GRANDPIERRE 2007). En se les réappropriant, elle crée les conditions du redéveloppement d'une culture du lieu (KNOX 2005). La vitesse n'est plus vue comme une source de vitalité de la ville et de la bonne santé économique de ses territoires; elle est remplacée par l'économie résidentielle, soutenable, locale ou encore solidaire, qui prime le bien-être, l'environnement sain, la production d'une bonne alimentation, etc. (KNOX 2005).

L'idée de lenteur ne renvoie pas seulement à un différentiel de vitesse, mais, plus fondamentalement, à des formes alternatives de modes de production et de consommation, de travail, d'organisation sociale et de relation à l'autre. Ainsi, on retrouve l'idée de lenteur dans plusieurs domaines: «slow tourism», «slow life», «slow design», «slow music», «slow school», «slow science» et bien d'autres. *Slow science* résume à elle seule les préoccupations portées par le mouvement Slow. Elle est née, paradoxalement, de la plume d'Eugene Garfield, père fondateur de l'*impact factor* (GOSSELAIN 2011), ce système d'évaluation des publications qui pousse les chercheurs à la course de la production scientifique. Garfield déplore un déséquilibre entre la recherche de type *objective-driven*, menée dans des temporalités courtes et génératrices de ressources financières, et la recherche *curiosity-driven* nécessitant plus de temps et favorisant les découvertes fortuites, mais dont les ressources financières ne font que diminuer (GOSSELAIN 2011; OWENS 2013). Cette critique du système de production scientifique gouverné par l'excellence trouvera écho dans le mouvement des *Désexcellents*, né à l'Université Libre de Bruxelles. Ce groupe de chercheurs dénonce l'évaluation des travaux de recherche au moyen de méthodes issues de la finance et du management. D'après eux, ce système d'évaluation condamne les chercheurs à l'égoïsme, au calcul et à la médiocrité. Ils prônent le retour du plaisir et de la convivialité dans la recherche, ainsi que la prise de temps nécessaire à l'expérimentation longue et précise (GOSSELAIN 2011; STENGERS 2011). C'est sur ces aspects que se rejoignent les mouvements Slow. Ils ont comme point commun de reconsidérer les valeurs sur lesquelles se fondent les modes de vie contemporains, de production et de consommation, et de repenser leurs impacts sur l'environnement. Ainsi, «on se souviendra que les arbres à croissance lente altèrent plus durablement leur environnement que les herbes folles. L'éclat de ces dernières ne dure en effet qu'un temps, celui d'une saison...» (GOSSELAIN 2011).

La lenteur dans l'espace urbain

Rythmes urbains, rythmes de vie, distribution La ville moderne est caractérisée par une accélération des rythmes urbains, alors que l'étude des rythmes est un élément central de l'urbanisme (AMIN et THRIFT 2002: 17). D'après une autre définition (ALLEN, MASSEY et PRYKE 1999: 55), les rythmes urbains sont l'ensemble des mouvements réguliers, activités, sons et même odeurs qui octroient à la ville un sens temporel et spatial. Sur la base d'une perspective spatio-temporelle, certains efforts empiriques ont été effectués pour décrire de façon plus précise les rythmes urbains (MAREGGI 2013): horaires de travail institutionnalisés, programmes d'activité, styles de vie et de consommation, type de population existante (permanente, temporaire, de passage, sédentaire), vie quotidienne, et pratiques de mobilité (dimension transversale de toute pratique sociale). Mareggi vise ensuite à modéliser plus précisément ces rythmes urbains à partir des services ouverts 24 heures sur 24 (hôpitaux, offices de police, frontières), horaires fixes (écoles, services de transport) ou nœuds de transport (stations, aéroports, ports, parking et péages).

Henckel et Thomaier (2013) lient le concept de rythme urbain avec ceux «d'efficacité temporelle des villes» et «justice temporelle/sociale». Ils développent deux dimensions de l'efficacité temporelle: l'efficacité du temps de transport et l'organisation des services urbains. La première est déterminée par la structure spatiale des infrastructures (le réseau), la ponctualité, la structure urbaine (notamment en termes de densité), et la façon dont le temps est utilisé lors du déplacement. L'organisation des services urbains concerne des éléments comme les services d'urgence et le temps d'attente pour les services personnels.

Une notion associée à celle des rythmes urbains est celle du rythme de vie, défini comme la rapidité relative ou la densité des expériences, significations, perceptions et activités (HERKOMMER 2006). Afin de comprendre ce qui pourrait être défini comme «vitesse urbaine», Herkommer propose d'analyser l'interrelation entre le mouvement dans l'espace et le rythme de vie. Il considère que différents facteurs influent sur la perception de la vitesse d'une ville: la vitesse des piétons, les personnes qui se reposent, la persistance des activités dans les rues, la fréquence et la vitesse des transports publics, le bruit du trafic, les changements dans la structure physique de la ville, la visibilité des rythmes de la nature.

Différents efforts ont été faits afin de mesurer et comparer les rythmes urbains de différentes villes. Bornstein et Bornstein (1976) concluent qu'il existe une forte relation entre le rythme de vie et la taille de la population urbaine. Ces auteurs considèrent que des vitesses de marche plus élevées permettent de minimiser la forte interaction qui caractérise les espaces urbains. D'autres études incluent des facteurs comme l'âge moyen de la population (WIRTZ et RIES 1992), le niveau de congestion, les différents horaires et la météo (WALMSLEY et LEWIS 1989).

Levine (1997; LEVINE et NORENZAYAN 1999) développe un cadre d'analyse complet du rythme de vie d'un point de vue comparatif en incluant la vitesse piétonne, la vitesse dans la réalisation des tâches dans le milieu professionnel et la ponctualité des horloges publiques. Le rythme de vie le plus rapide a ainsi été mesuré au Japon

et dans les pays de l'Europe occidentale. Ces auteurs réfutent l'hypothèse selon laquelle les lieux avec plus de population sont ceux qui ont les rythmes de vie les plus élevés. La relation serait plutôt entre dynamisme économique et accélération du rythme de vie.

Comme d'autres qualités urbaines, la vitesse n'est pas distribuée de façon homogène dans la ville et parmi ses habitants. Herkommer (2006) souligne, par exemple, que la vitesse urbaine ne diffère pas seulement entre les villes, mais aussi à l'intérieur des différents espaces de la ville. Les recherches sur la mobilité montrent, par exemple, que les principaux bénéficiaires des vitesses urbaines élevées sont les conducteurs d'automobiles, alors que les piétons et les cyclistes sont davantage exposés aux accidents routiers. Sur la base d'une analyse sur l'inefficacité du temps, Henckel et Thomaier (2013) considèrent qu'en fonction de l'organisation du réseau du transport et de la qualité des services, certaines parties de la ville et de la population n'ont pas un accès égal aux différents espaces urbains. De même, Graham et Wiel (2007) signalent que l'accroissement de la mobilité peut bénéficier à certains groupes plutôt qu'à d'autres.

Dès lors, l'analyse des rythmes urbains apparaît comme un élément essentiel pour comprendre l'évolution des modes de vie contemporains. Certains auteurs ont ainsi introduit la notion de «polyrhythmicity» pour comprendre les évolutions en cours dans l'espace urbain (SMITH et HETHERINGTON 2013). La diversité des rythmes urbains est un trait caractéristique des villes postindustrielles. Désormais, les rythmes urbains accélérés associés à la ville moderne cohabitent avec des rythmes qui réclament la lenteur comme un principe organisateur de la ville et de la convivialité. Ce caractère dialectique du couple accélération/décélération semble actuellement façonner l'espace urbain. Cette transformation et diversification des rythmes de vie est au cœur du changement de paradigme des modèles urbains.

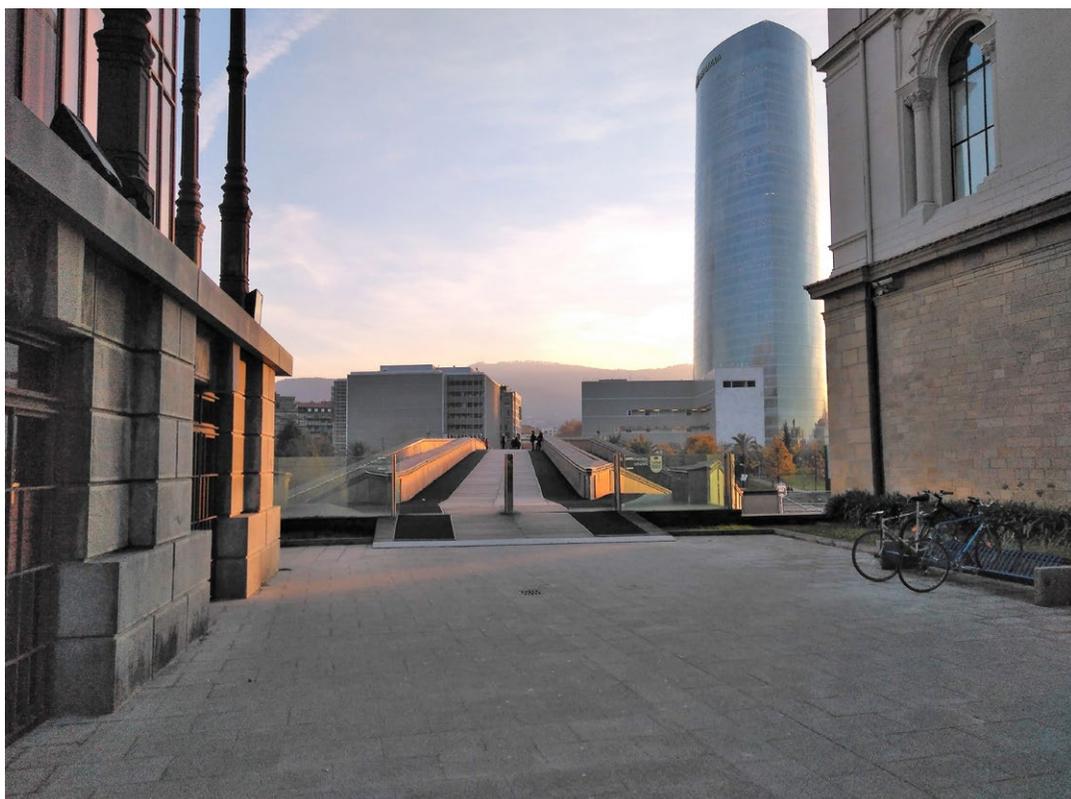
Un changement de paradigme: de la ville fluide à la ville lente Le modèle de la ville «fluide» a inspiré les politiques urbaines de la modernité. L'espace urbain de la ville médiévale, traditionnellement considéré comme un espace d'échanges et de rencontres, protégé de l'extérieur, a subi une profonde transformation avec le processus de modernisation. La ville moderne s'est caractérisée par la perméabilité aux différents flux de circulation et une ouverture vers l'extérieur. Cela a mené à un double processus de motorisation et d'étalement urbain (WIEL 1999). Une partie très importante de l'espace urbain sera consacrée à faciliter les flux de circulation entre les différents espaces de la ville.

Dans un contexte où l'accent est mis sur la circulation, les autorités publiques mettent en œuvre des stratégies visant à garantir sa fluidité. Sous le paradigme de la fluidité, le défi le plus important concerne la congestion (DOWNS 2005). Différentes mesures d'ingénierie de trafic et des investissements en matière d'infrastructures de transport sont ainsi promues afin de maximiser le potentiel de mobilité des villes. La fluidité a postérieurement inclus d'autres facteurs comme la sécurité routière et la pollution. Elle va ainsi intégrer d'autres éléments qui avaient été ignorés dans l'optique d'une vision radicale en faveur de la circulation et de la vitesse (à ce sujet, voir également le sixième chapitre du présent ouvrage).

Pourtant, le modèle de la ville fluide semble atteindre ses limites. Face à la prépondérance de la circulation, d'autres qualités urbaines ont été progressivement mises en avant autour d'une conception renouvelée de la lenteur et orientées vers la revalorisation de l'espace urbain. Différents instruments de politiques publiques ont ainsi été conçus et mis en œuvre au cours des dernières décennies: la limitation de la circulation des véhicules motorisés, la limitation de la vitesse de déplacement, les réaménagements urbains avec la création de zones à vitesse limitée (30 km/h) et de zones de rencontre (20 km/h), les interventions en matière d'exploitation des réseaux de transport (signalisation de vitesse, signalisation avec des messages variables de circulation, systèmes d'adaptation des limites de vitesse), les mesures d'exploitation incorporées dans les véhicules (dispositif de limitation de vitesse), les mesures coercitives, l'éducation et la communication. Ces interventions tendent à promouvoir d'autres usages de la ville et donnent la priorité aux modes doux (REIGNER, BRENAC et HERNANDEZ 2013). Ce changement est très important dans la mesure où le «système automobile» a longtemps représenté l'élément structurant du modèle de ville fluide (URRY 2004).

Dans ce contexte, la lenteur ainsi que les modes de vie et les modèles d'interaction associés semblent figurer désormais sur l'agenda des autorités publiques. Les notions de proximité, de rencontre et d'espace public émergent comme des

AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS
À BILBAO (SOURCE: ANDER
AUDIKANA 2017).





AMÉNAGEMENT DE POTAGERS URBAINS ET D'ESPACES DE DÉTENTE SUR LA PLACE DU RALLIEMENT AU CENTRE-VILLE D'ANGERS, FRANCE.

caractéristiques phares de ce nouveau modèle urbain. Les différents «lieux» ne sont plus conçus dans une perspective fonctionnaliste de la circulation, mais comme des objets urbains à valoriser et dont la qualité doit être soigneusement considérée. Cette transformation permet dans une certaine mesure de démocratiser l'espace urbain par rapport aux populations qui ont traditionnellement subi la vitesse (personnes âgées, enfants, personnes handicapées, femmes, etc.). Enfin, l'espace urbain offre un nouveau scénario pour le développement des nouveaux modes de vie et d'interaction entre les habitants des villes.

Cette transformation de la ville fluide en ville lente va en parallèle avec l'émergence des nouvelles pratiques de loisirs et de consommation. Les modes de vie urbains semblent maintenant basculer vers une nouvelle ruralité et une nature redécouverte où les aspirations de bien-être, ou *wellness*, sont de plus en plus importantes. L'un des indicateurs de cette évolution est l'accroissement de la demande des espaces verts et des équipements sportifs au sein des villes et notamment des plus grandes villes. L'accroissement des pratiques sportives est associé à la culture du culte du corps ingrédient majeur des sociétés contemporaines. En parallèle, des spas, des commerces de produits biologiques, des centres de bien-être et des pratiques de méditation voient le jour. Les modes de vie urbains visent désormais à intégrer des aspects traditionnellement associés à la nature. L'un de ces indicateurs est lié à l'émergence des activités naturalistes et agricoles au sein des espaces urbains. Le développement des jardins potagers urbains, des marchés et des produits locaux ainsi qu'un intérêt accru pour les parcs naturalistes sont des exemples de telles évolutions. La présence de plus en plus importante des animaux domestiques dans l'habitat urbain constitue un autre indicateur. En définitive, les modes de vie urbains vont dans le sens d'une plus grande mixité de pratiques qui visent à

dépasser le modèle de ville fluide lié à l'industrialisation et la motorisation avec des ingrédients en provenance d'une ruralité et d'un naturalisme autochtones ou lointains (orientalisme).

Ce basculement de la ville fluide vers la ville lente est au cœur des débats urbanistiques contemporains de la capitale de l'Europe. Bruxelles est l'idéal type d'une ville transformée et façonnée par la vitesse et la logique de fluidité, de compétitivité, d'internationalisation et de métropolisation (A). Elle commence sa mue à la fin du 20^e siècle avec le projet de jonction ferroviaire entre la gare du Nord et la gare du Midi. La création de la gare Centrale au cœur de la ville avait pour but d'amener les visiteurs le plus rapidement possible vers le centre de la ville, essentiellement pour le travail et le tourisme. Ce projet colossal aura pour conséquence la destruction d'un tissu médiéval et de nombreux quartiers populaires, remplacés par des bâtiments modernes affectés au secteur tertiaire. La vie au centre-ville en sera affectée à jamais.

À la même époque, avec la motorisation des transports et l'apparition de l'automobile, les boulevards centraux de Bruxelles, autrefois réservés à la flânerie et à la rencontre (JOURDAIN et LOIR 2016), se transformeront progressivement en voies rapides. La logique de fluidité y prendra ses marques jusqu'à son apogée en 1958, date de l'exposition universelle pour laquelle de nombreuses infrastructures routières sont réalisées. Les boulevards périphériques sont transformés en autoroutes urbaines, nommées la petite ceinture. De nombreux tunnels et viaducs sont réalisés à cette époque sur l'ensemble du territoire de Bruxelles, et dans les alentours.

Aujourd'hui, ces autoroutes urbaines, tout comme les autres artères principales de Bruxelles, sont saturées et font l'objet d'une congestion automobile constante.

AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES
DE LIEUX DE RENCONTRE
SUR LE PIÉTONNIER
DE BRUXELLES (SOURCE:
ANISS MEZOUEZ 2015).



Par ailleurs, plusieurs viaducs et tunnels sont en mauvais état. Leur maintien fait régulièrement l'objet de polémiques et de débats dans la capitale belge, où on sent la nécessité d'un changement de paradigme. Cependant, un certain nombre de projets en cours, notamment d'espaces publics, de transformation d'infrastructures (démontage récent du viaduc Reyers par exemple) ou encore d'initiatives intellectuelles «bye bye petite ceinture»¹ semblent réellement amorcer ce changement. C'est notamment le cas avec la piétonnisation des boulevards centraux (boulevard Anspach), annoncée comme le plus grand piétonnier d'Europe et comme un changement de paradigme pour Bruxelles². Le boulevard est fermé à la circulation en 2015 et des aménagements provisoires y ont été réalisés en attendant la mise en œuvre des aménagements définitifs (CORIJN et VANDERSTRAETEN 2016). L'objectif annoncé du projet est le renforcement de l'attractivité du centre-ville, tout en restant flou sur un certain nombre d'aspects liés aux pratiques de l'espace local et aux modes de vie des habitants. De ce fait, le projet suscite, malgré l'ambition annoncée, des polémiques dont le fondement peut être associé aux paradoxes mêmes de la ville lente et de ce nouveau paradigme.



[EN HAUT] PIC-NIC THE STREET SUR LA PLACE DE LA BOURSE AU CŒUR DES BOULEVARDS CENTRAUX DE BRUXELLES (SOURCE: CRISTINA BRASCHI 2014). IL S'AGIT D'UN MOUVEMENT CITOYEN NÉ EN 2012 AVEC POUR OBJECTIF UNE RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC COMME LIEU DE VIE ET NON UNIQUEMENT DE TRANSIT. UNE SÉRIE D'ÉVÉNEMENTS A ÉTÉ ORGANISÉE SUR LE BOULEVARD ANSPACH AVANT SA FERMETURE À LA CIRCULATION AUTOMOBILE EN 2015.

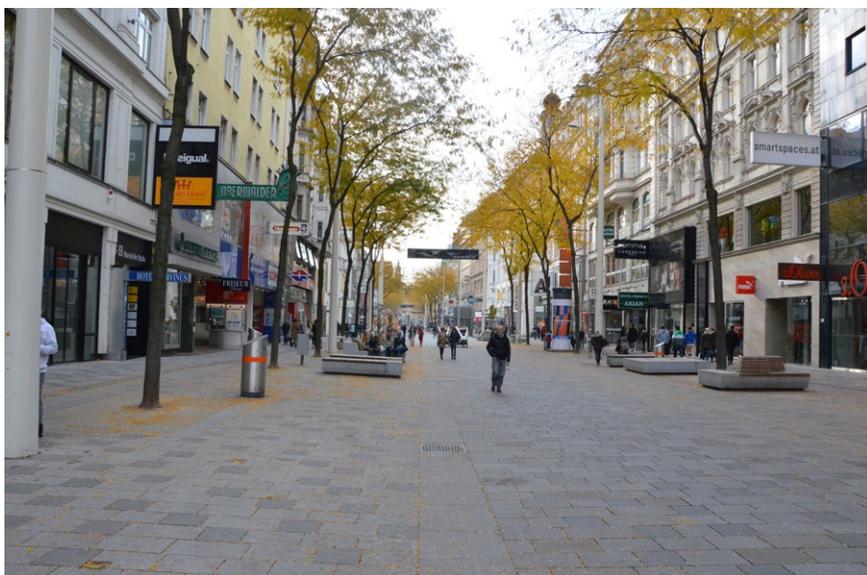
[EN BAS] BOULEVARD ANSPACH FERMÉ À LA CIRCULATION AUTOMOBILE (SOURCE: ANISS MEZOUED 2015).

Les paradoxes de la ville lente: la marchandisation de la ville, la ville à deux vitesses Le modèle de ville lente fait face à un double défi. D'une part, la lenteur peut être associée au processus de marchandisation de l'espace urbain. Au cours des dernières années, les activités de loisir et de consommation ont pris une place prépondérante dans les villes et cela s'est traduit, dans certains cas, par la multiplication des pratiques et modes de vie orientés vers le marché (GEHL et SVARRE 2013). Dans ces circonstances, l'aménagement et le design urbain structurés autour de la lenteur se sont largement orientés vers la consommation, par rapport au modèle précédent axé sur la circulation. Alors que l'argument mobilisé est souvent celui de la valorisation des espaces urbains pour les habitants locaux, il est nécessaire de considérer ces processus de manière plus large en lien avec les projets urbains de commercialisation et de consommation (REIGNER, BRENAC et HERNANDEZ 2013). La piétonnisation est un exemple clair de cette hybridation entre une nouvelle appropriation (lente) de l'espace urbain de la part des habitants et la logique commerciale de nombreux projets de réaménagement. Les zones piétonnes étaient originellement conçues comme une façon de promouvoir le commerce local dans l'espace urbain

par rapport aux grandes surfaces périphériques (GEHL et SVARRE 2013). Désormais, la piétonnisation va souvent de pair avec la création des centres commerciaux et la ségrégation d'usages alternatifs dans les centres urbains. Cette question est par exemple au cœur du processus de transformation des boulevards centraux de Bruxelles. Les marges urbaines, notamment les sans-abri, nombreux depuis quelques années dans ces espaces, ne sont pas pris en considération dans les projets d'aménagement. Au contraire, les quelques urinoirs ou espaces accueillants pour ces populations sont transformés sans offrir d'alternative (MALHERBE et ROSA 2017). Ainsi, l'évolution du statut du boulevard et le renforcement de son attractivité, notamment commerciale et touristique, risque de mettre à mal les modes de vie de certains et notamment des plus marginalisés.

De plus, ces espaces centraux dont l'accessibilité a été considérablement améliorée, sont conçus en fonction des besoins des «clients» (REIGNER, BRENAC et HERNANDEZ 2013). La piétonnisation motive souvent la création de parkings souterrains et une connexion intermodale améliorée avec le réseau de transports publics. Tous ces processus mènent à un accroissement du prix du foncier qui va à l'encontre des populations et petits commerçants situés dans ces environnements. Des processus de gentrification peuvent voir le jour dans ce contexte. Les zones de rencontre ont également connu une évolution similaire. Alors qu'elles étaient originalement conçues de la part des habitants comme une forme d'occupation de l'espace de circulation afin de sécuriser les quartiers et créer un lieu de convivialité, elles ont été revalorisées comme faisant partie des dispositifs de commercialisation.

Par ailleurs, à l'intérieur des grands espaces urbains, la ville lente semble se développer dans certains espaces (centraux) alors que d'autres espaces suivent la logique précédente, caractérisée par la primauté de la circulation et la quête de fluidification. Comme conséquence, une ville à deux vitesses semble se configurer.



ESPACE PARTAGÉ
DE MARIAHILFERSTRASSE
À VIENNE AU CŒUR
DE PROCESSUS
DE GENTRIFICATION DŪS
À LA PLUS-VALUE FONCIÈRE
ET À L'IMPLANTATION
DES GRANDES ENSEIGNES
COMMERCIALES (SOURCE: ANISS
MEZOUEJ 2015).

Les zones à vitesse réduite, équipées avec une grande qualité urbaine, représentent les espaces publics privilégiés orientés vers des objectifs commerciaux et des groupes sociaux aisés. À l'opposé, dans les espaces périphériques, le trafic motorisé s'accroît, les espaces piétons et les modes doux sont moins développés et la qualité urbaine y est plus limitée.

Conclusion: la ville lente et la diversité des rythmes de vie, entre résistance et confort

L'accélération des rythmes de vie est un trait caractéristique des sociétés modernes. Cette accélération a contribué à la multiplication des échanges et des expériences, ainsi qu'à une appropriation intense du temps chronologique. Pourtant, ce changement quantitatif a mené à une transformation qualitative des rapports sociaux qui alimentent la sensation de stress, la perte de sens et l'individualisation. L'accélération des rythmes de vie semble être un processus mécanique et autonome, difficilement maîtrisable. En définitive, véritable trait caractéristique des sociétés modernes, l'accélération est de plus en plus ressentie et considérée comme un facteur perturbant les modes de vie et les rapports sociaux.

Les espaces urbains, sous le processus de métropolisation, sont devenus les principaux décors dans lesquels les rythmes de vie accélérés se déroulent. Les rythmes de ces espaces sont organisés par la ponctualité exigée, la fugacité, la capacité de réaction et d'adaptation, et l'intensité. Du point de vue physique, cela s'est traduit par un investissement orienté vers les infrastructures de transport et la mise en œuvre des dispositifs de gestion du trafic en faveur des principes de circulation et de fluidité. Les exigences fonctionnelles d'un système urbain associées à l'industrialisation et la motorisation ont créé les conditions idéales pour un accroissement constant des rythmes de vie.

Face à ces évolutions, une série de mouvements a revendiqué la place de la lenteur dans nos sociétés et vise à introduire des mesures en faveur d'une décélération progressive des rythmes de vie. Le mouvement *slow* s'est articulé autour de différentes sphères de vie comme la nourriture, le tourisme, la mobilité, la production artisanale, etc. L'une des déclinaisons de ce mouvement en faveur des rythmes de vie lents s'est structurée autour de la ville et de l'urbanisme. Dès lors, face au modèle de ville fluide, l'une des questions est désormais de savoir quels sont les traits caractéristiques de cette nouvelle ville et des modes de vie associés. Un modèle de ville lente est-il possible? Est-il souhaitable? Les nouvelles pratiques de loisir et de consommation associées à la ville lente semblent suggérer que la cohabitation entre différents rythmes de vie doit être considérée comme un changement majeur des espaces urbains.

Pourtant, la véritable question est de savoir si les interventions en faveur de la lenteur sont des mesures de résistance face au paradigme de l'accélération ou, au contraire, s'il s'agit d'« oasis de décélération » et de confort assurant le fonctionnement et l'intégralité du système. Nous avons en effet signalé que le développement de la ville lente va en parallèle avec un processus de marchandisation qui transforme

certaines espaces urbains en vitrines du système de consommation et des modes de vie associés à la globalisation. Par ailleurs, les espaces de la ville lente se structurent par rapport à d'autres territoires où la logique d'accélération est hégémonique. Dans ce contexte, la lenteur, loin d'être un facteur de résistance face au processus d'accélération, devient un instrument très sélectif permettant de protéger une série d'espaces et de garantir la viabilité du système.

¹ <http://byebye.petiteceinture.be>

² Pour plus d'informations sur le projet du piétonnier, consultez le site web de l'Observatoire du Centre-ville de Bruxelles du Brussels Studies Institut: <http://bco.bsi-brussels.be>

6 / QUELS MODES DE VIE DANS LES SOCIÉTÉS DU FUTUR ? UNE ANALYSE PAR LES ASPIRATIONS Emmanuel Ravalet • Vincent Kaufmann

Introduction

L'accélération des rythmes de vie a eu pour effet de bouleverser les temporalités de la vie quotidienne, ce qui produit notamment des mouvements de résistance à l'instar du mouvement *slow* analysé au chapitre qui précède. Il n'en reste pas moins que nous sommes en train de passer de modes de vies où les activités et les rôles se succédaient dans le temps – et où cette succession impliquait généralement des déplacements – à des modes de vie aux temps «métissés», marqués par la rapidité des successions et leur multiplication par l'entremise de la communication à distance. Se pose dès lors une question de fond: dans quelle mesure cette transformation correspond-elle aux aspirations de la population ?

Pour y répondre, nous allons faire dans ce chapitre un usage prospectif de la notion de modes de vie. L'idée ici n'est pas de produire un discours compréhensif de ce qui structure le quotidien des personnes, mais de porter le regard sur l'avenir en discutant des manières dont une personne peut se projeter à partir d'aspirations déclarées sur le futur qui lui semble désirable. Dans la mesure où ce type d'exercice est aussi ambitieux que délicat, tant les défis méthodologiques inhérents au travail du prospectiviste sont de taille, ce chapitre est avant tout exploratoire.

Avant de nous lancer dans cet exercice, nous proposons un cadrage théorique de la notion d'aspiration, qui ne sera pas repris dans le neuvième chapitre mais qui lui sera tout aussi utile qu'à celui-ci. Nous présenterons les données utilisées et leur provenance avant de rendre compte des résultats déjà publiés sur le site internet du Forum des Vies Mobiles (2), résultats issus de la même base de données que nous utilisons ici. Nous en viendrons finalement aux analyses et résultats visant à une mise en cohérence sous une forme «mode de vie» des aspirations exprimées par les gens, pour tenter de rendre compte du sens et des perspectives qu'un exercice de ce type soulève.

Cadrage théorique

Avant même de nous concentrer sur la manière dont elle s'articule pour un individu donné, il est utile de nous attarder sur la notion d'«aspiration» en général, et son utilisation en sociologie en particulier. La notion d'aspiration est issue de la psychologie sociale. Les travaux de Kurt Lewin [1939] sur les «niveaux d'aspiration» des personnes tentent de conceptualiser l'importance de dimensions non liées



MAKIS E. WARLAMIS, *UTOPIEN 04*,
DESKUNST MUSEUMS, 2007.

aux compétences individuelles et au contexte pour atteindre un objectif que ces personnes se fixent. Il met ainsi en évidence une partie, mal ou non explorée, relative à une forme de motivation. Dès les premiers pas de ce qui deviendra plus tard une notion, les « aspirations » sont considérées comme liées à des préférences ou des valeurs auxquelles les personnes adhèrent. Cela vient s'articuler ensuite au contexte et au réalisme qu'il impose. Dans son travail de synthèse théorique, Paul-Henry Chombart de Lauwe [1969] revient sur ces éléments structurels qui contraignent les aspirations des individus. Serge Moscovici [1957], célèbre psychologue social, ira même jusqu'à rendre compte du risque de voir disparaître les aspirations dans les situations sociales ou économiques les plus tendues. Sans revenus suffisants ou conditions de réussite réunies, le rêve n'a même plus lieu d'être.

En sociologie, Raymond Boudon sera un précurseur parmi les chercheurs qui feront des « aspirations » une notion en tant que telle, avec une lecture individualiste qui lui est chère. Il met ainsi l'individu au cœur même de l'approche des aspirations. Mais ces aspirations individuelles ne nient pas la dimension éventuellement collective de leur production, en lien avec des représentations sociales [CHOMBART DE LAUWE 1969]. Aussi, les « aspirations évoluent lorsque les structures sociales changent », et « peuvent être elles-mêmes facteurs du changement social » [BOUDON 2012].

Bien que travaillant sur la notion d'aspiration dans le contexte scolaire, Allouch (2017) considère que la notion d'aspiration cible le «travail d'anticipation et de projection des individus [...], en tenant compte de leur "désir" de mobilité ou de maintien de leur position sociale». Nous retiendrons ici ces éléments qui sont tout à fait adaptables à une utilisation de la notion d'aspiration dans un cadre thématique relatif à l'«habiter» et aux activités quotidiennes et occasionnelles des personnes.

Reste à mettre en évidence la nature et la forme de la cohérence entre plusieurs aspirations, même lorsqu'elles sont rattachées à une seule personne. Dans les deux premiers chapitres du présent ouvrage, l'approche des modes de vie a comme ambition d'intégrer et de mettre en cohérence des dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles. Si nous avons souhaité travailler sur ces trois dimensions de façon concomitante au niveau des aspirations, nous nous sommes résolus à construire notre analyse à partir de la dimension fonctionnelle uniquement, pour des raisons liées aux données à disposition, mais aussi une volonté d'incarner les aspirations dans des lieux afin de les rendre tangibles. En effet, les modes de vie sont assez largement définis par des lieux, des espaces, des territoires dans lesquels les activités se déploient. Il n'est pas tout à fait équivalent d'être dans son logement quand ce logement est un appartement en ville ou quand il s'agit d'une maison dans un territoire moins dense. Il n'est pas équivalent non plus de travailler dans un petit bourg, dans une zone industrielle ou dans le centre d'une grande agglomération. Aussi, tous les modes de vie ne peuvent pas être déployés dans tous les cadres de vie.

Si l'approche part de la dimension fonctionnelle, ce qui est du ressort des programmes d'activités auxquels les personnes aspirent, des territoires d'exercice et du rythme de réalisation des activités qui composent ce programme, elle rencontre les dimensions sociales et sensibles dans les contours des aspirations pour le futur, à la fois en termes de types de sociabilités désirées, mais aussi en termes d'ergonomie et de rythme de la vie quotidienne.

En nous basant donc sur une approche plutôt fonctionnelle des modes de vie, nous souhaitons discuter de la cohérence qui peut exister au sein des aspirations des points de vue de la nature des programmes d'activités, et de leur inscription spatiale et temporelle.

Une production de données ad hoc

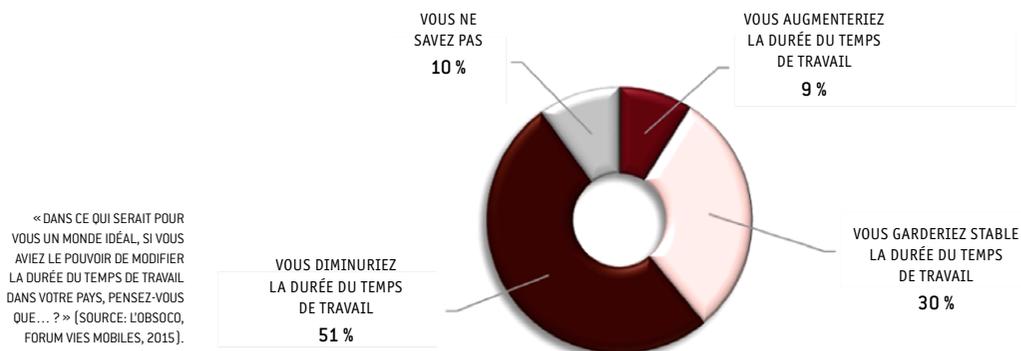
Il est entendu que les bases de données usuellement disponibles pour analyser les pratiques des personnes en matière d'activités ou de mobilités ne permettent pas de rendre compte de leurs aspirations. Il a donc été nécessaire de recourir à une collecte de données ad hoc. Cette enquête quantitative, financée par le Forum Vies Mobiles, a été associée à un recueil et à une analyse de données qualitative, que nous n'utiliserons point ici. Le but de l'enquête était d'identifier les aspirations en matière de modes de vie pour le futur. Le questionnement a ceci de particulier qu'il n'est pas associé à la vie des personnes qui répondent, mais vise à identifier ce que les répondants estiment être les modes de vie souhaitables pour la société du futur.

L'enquête, menée à partir de la fin de l'année 2015, a été réalisée par L'Obsoco (L'Observatoire Société et Consommation). Elle s'est déroulée dans six pays: la France, l'Espagne, l'Allemagne, les États-Unis, le Japon et la Turquie. Un peu plus de 2 000 personnes ont été soumises à une enquête dans chaque pays. Ainsi, la base contient plus de 12 000 réponses. Il s'agit d'une enquête web par quota, ceux-ci garantissant un échantillonnage optimal. Un redressement des données a également été réalisé à partir des variables classiques de genre, d'âge, de grandes régions et de niveaux de vie (positions et catégories socioprofessionnelles ou revenus). La représentativité est ainsi assurée pour chaque pays (2).

Les aspirations des individus sont influencées par la situation socio-économique des territoires dans lesquels ils résident. Aussi, un fort taux de chômage dans leur pays de résidence et il est probable que des aspirations fortes existent pour une société où l'emploi serait plus facilement accessible. Au-delà de ces éléments d'ordre contextuel, une lecture culturaliste des différences est également possible, mais nous resterons précautionneux dans les interprétations des résultats, puisque nous n'avons pas de sources d'information permettant d'affiner notre compréhension des résultats obtenus.

Quelle aspiration en termes de rythme de vie pour demain ?

Dans cette section, pour entrer dans l'analyse, nous présentons quelques-uns des résultats obtenus par l'analyse des données réalisée par l'Obsoco. Les éléments présentés sont issus du site du Forum des Vies Mobiles (3), et du rapport de la synthèse quantitative (DESCARREGA et MOATI 2016). Nous ne reviendrons pas sur l'ensemble des résultats pour en faire une synthèse, mais préférons plutôt souligner ceux qui nous paraissent les plus importants en lien avec l'approche que nous visons dans ce chapitre. Nous rappelons que nous visons une mise en cohérence, sous la forme de «modes de vie», des aspirations exprimées par des personnes et qui se déclinent par une description de la nature des programmes d'activités auxquels les personnes aspirent, et de l'inscription spatiale et temporelle de ces activités. Dans chacune de ces trois catégories, nous présenterons le résultat qui nous semble être le plus important.



Sur le plan de la nature des activités que les personnes souhaiteraient réaliser à l'avenir, il ressort, pour une petite majorité des enquêtés, une aspiration liée à la volonté de moins travailler.

Ce sont alors des populations plutôt plus âgées et plutôt aisées qui sont les plus nombreuses à opter pour une diminution du temps passé à travailler. Les Espagnols, Japonais et Turcs sont les plus concernés par ce phénomène. Il est certes lié à des temps de travail actuels élevés, mais cet élément ne suffit pas à expliquer cette aspiration pour moins travailler à l'avenir.

Le deuxième résultat important, cette fois en lien avec l'inscription spatiale de la vie à laquelle les enquêtés aspirent, concerne la

proximité. Cela renvoie à une aspiration pour la baisse du temps passé à se déplacer (ainsi, 31% des enquêtés jugent «très important» de passer moins de temps dans les transports) mais aussi, plus généralement, à une aspiration à ne pas voir les activités pratiquées trop dispersées dans l'espace. Ainsi, 44% des personnes enquêtées associent la notion de «mobilité idéale» à une plus grande proximité, en rupture avec le modèle actuel.

Enfin et relativement à l'inscription temporelle des activités auxquelles les personnes aspirent, il ressort une aspiration très marquée pour une forme de ralentissement du rythme de vie. Cela se décline par trois résultats:

- 74% des répondants estiment que le rythme de vie dans la société actuelle est trop rapide;
- 78% souhaitent personnellement ralentir;
- 50% indiquent manquer de temps actuellement pour faire ce qu'ils veulent ou doivent faire (21).

Une approche des aspirations en termes de modes de vie

Comme nous l'avons déjà souligné, la difficulté à rendre compte précisément et de façon combinée des dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles des modes de vie nous a incité à construire notre analyse des aspirations à partir d'une approche fonctionnelle se déclinant autour des programmes d'activités des personnes, dans leurs modalités socio-spatio-temporelles, puis d'y repérer les indices des dimensions sociales et sensibles. Cette approche peut s'inscrire dans la poursuite des travaux de Grafmeyer (1999) sur les modes de vie, qui se rapportent davantage aux pratiques de consommation, aux formes de sociabilité et à l'agencement de l'emploi



UNE ÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN FONCTION DE LA PROXIMITÉ.

du temps. Ici, la notion de mode de vie est forgée par les différents types d'actions des individus. Lutzenhiser et Hill Gossard (2000) ont une approche assez équivalente lorsqu'ils définissent les modes de vie comme «distinctive modes of existence that are accomplished by persons and groups through socially sanctioned and culturally intelligible patterns of action»¹.

Les variables que nous avons intégrées à nos analyses peuvent être regroupées en trois types d'aspirations:

–Les aspirations sur la **NATURE DES ACTIVITÉS** (dédier plus de temps à soi-même, aux proches, à faire des loisirs, à travailler, etc.);

–Les aspirations en termes d'**INSCRIPTION SPATIALE DU PROGRAMME D'ACTIVITÉS** (pouvoir travailler chez soi ou à proximité, se déplacer moins (ou plus), réduire l'usage de la voiture, etc.);

–Les aspirations en termes d'**INSCRIPTION TEMPORELLE DU PROGRAMME D'ACTIVITÉS** (être plus libre pour gérer son temps au quotidien, ralentir le rythme de vie, organiser son temps de travail, etc.)

Dans la mesure où les variables utilisées sont nombreuses et de formes différentes, nous les avons transformées sous une forme de variables *dummy* (variables binaires oui/non) et avons ensuite eu recours à une analyse factorielle des correspondances multiples de manière à faire émerger l'essentiel de l'information contenue dans chacune des trois dimensions évoquées précédemment. Les axes qui émergent de ces trois analyses factorielles sont intéressants et peuvent être utilisés tels quels pour une analyse des aspirations des personnes en matière de modes de vie. Dans la mesure où nous visions la construction d'une typologie, nous sommes ainsi repartis de ces axes pour faire émerger, à partir d'une analyse de classification ascendante hiérarchique, des groupes de personnes présentant des profils similaires en matière de modes de vie.

La nature des activités du programme d'activité, analyse synthétique

Pour étudier la nature des activités réalisées, nous avons essentiellement eu recours à des variables visant à évaluer l'aspiration des enquêtés à passer plus de temps pour eux-mêmes, avec des amis, à faire des loisirs, à aider les autres, à partir en vacances, à travailler, etc.

L'analyse factorielle réalisée permet de faire émerger quatre axes d'aspirations en matière de programme d'activités:

AXE 1 LOISIRS/VACANCES

Plus les personnes aspirent à une société du futur où les individus ont du temps pour eux, pour les loisirs ou les vacances, avec des amis, plus elles sont positionnées vers la droite de l'axe; plus elles aspirent à une société du futur où l'on passe plus de temps à se déplacer, plus elles sont positionnées à gauche de l'axe.

AXE 2 PHILANTHROPIE

Plus les personnes aspirent à une société où les individus ont du temps pour des loisirs de protection de la nature et du temps pour aider les autres, plus elles sont positionnées à droite de l'axe; plus elles aspirent à une société où les personnes partent souvent en vacances, plus elles sont positionnées à gauche de l'axe.

AXE 3 SOCIABILITÉ DU TEMPS LIBRE

Plus les personnes aspirent à une société du futur dans laquelle on passe plus de temps avec des amis et à aider les autres, plus elles sont à droite de l'axe; plus elles aspirent à une société du futur orientée vers les loisirs, plus elles sont à gauche de l'axe.

AXE 4 RENTABILISATION DU TEMPS

Plus les personnes aspirent à une société du futur dans laquelle on passe moins de temps au travail ou dans les études, plus elles aspirent à une société où l'on travaille davantage, et plus elles sont positionnées à droite de l'axe).

Ces axes offrent une bonne cohérence. On note toutefois une description de la variété des activités assez peu étendue, autour essentiellement du travail et des loisirs. Cela est dû à la nature des informations à disposition dans la base de données. Si l'on peut regretter de ne pouvoir aller plus loin dans la description des aspirations des personnes en matière de programmes d'activités dans l'avenir, on peut également se dire qu'une trop grande précision dans la variété des activités n'aurait pas beaucoup de sens. Il semble difficile par exemple de dire si l'on souhaiterait à l'avenir aller plus souvent au cinéma, au théâtre, ou faire des courses...

L'inscription spatiale du programme d'activité, analyses synthétiques

Comme pour la nature des activités du programme, nous avons codé les variables de la spatialisation du programme d'activité pour obtenir des variables binaires. L'analyse factorielle réalisée donne alors sept axes de spatialisation des activités:

AXE 1 L'EFFORT PERSONNEL POUR MOINS SE DÉPLACER

Plus les personnes aspirent à une société dans laquelle on marche et l'on vit dans la proximité, plus elles sont positionnées à droite de l'axe; plus elles aspirent à une société où l'on utilise la voiture et l'avion, plus elles sont à gauche de l'axe.

AXE 2 LA MOBILITÉ FACILITÉE

Plus les personnes aspirent à se déplacer efficacement en voiture et en avion, plus elles sont positionnées à droite de l'axe; plus elles sont prêtes à passer beaucoup de temps à se déplacer plus elles sont à gauche de l'axe. Cet axe ordonne les personnes selon leur considération que les efforts en matière de réduction des consommations doivent passer par l'aménagement des territoires à l'échelle régionale et au-delà.

AXE 3 L'AMÉNAGEMENT DE LA PROXIMITÉ

Plus les personnes aspirent à une société du futur organisée autour des services de proximité, à des régions organisées pour limiter les temps de déplacement ou

permettre aux personnes de moins se déplacer, plus les personnes sont positionnées à droite de l'axe].

AXE 4 LE LOGEMENT COMME ESPACE DE VIE

Plus elles aspirent à télétravailler, à moins se déplacer et faire un maximum d'activités chez soi ou encore réorganiser la région pour permettre d'éviter d'avoir à se déplacer, plus les personnes sont à droite de l'axe.

AXE 5 LOISIRS ET VACANCES À DISTANCE

Plus les personnes aspirent à une société du futur où l'on passe des vacances à l'étranger, plus elles sont positionnées à droite de l'axe; plus elles se déclarent en faveur d'un rapprochement de leurs lieux de vacances et de loisirs, plus elles sont à gauche de l'axe.

AXE 6 HABITANT URBAIN

Plus les personnes se déclarent en faveur d'un habitat du futur en zone dense, urbaine, plus elles sont positionnées à droite de l'axe.

AXE 7 LOCALISATION RÉSIDENNELLE FONCTIONNELLE

Plus les personnes aspirent à une société dans laquelle on habite proche de son travail, plus elles sont positionnées à droite de l'axe; plus elles se déclarent en faveur d'une proximité des membres de leur réseau amical, plus elles sont à gauche de l'axe.

L'inscription temporelle du programme d'activité, analyses synthétiques

Nous avons finalement travaillé à partir des variables qui renvoient à la manière dont le programme d'activités pouvait être organisé dans le temps, avec également des éléments autour de la libre organisation de ces programmes d'activités et des moments de réalisation de telles activités. Les résultats de l'analyse factorielle permettent de mettre en évidence quatre axes:

AXE 1 LA FLEXIBILITÉ DU TEMPS DE TRAVAIL

Plus les personnes pourront choisir leurs jours de repos, gérer leur temps et avoir la possibilité de prendre des congés sabbatiques, plus elles seront positionnées à droite de l'axe.

AXE 2 LA LIMITATION DES CONSOMMATIONS DOMESTIQUES

Plus il sera possible de conserver longtemps l'électroménager et éviter les heures de pointe, plus les personnes seront positionnées à droite de l'axe.

AXE 3 LE RALENTISSEMENT DU RYTHME DE VIE

Plus les personnes pourront ralentir leur rythme de vie et gérer leur temps, plus elles seront positionnées à droite de l'axe.

AXE 4 L'IMMÉDIÉTÉ PLUTÔT QUE LE LONG TERME

Plus il sera possible de travailler moins à court terme, quitte à repousser l'âge de la retraite, plus les personnes seront à droite de l'axe.

Méthode de classification et construction d'une typologie

Sur la base de tous les axes issus des analyses factorielles, nous avons réalisé une analyse de classification ascendante hiérarchique. Celle-ci a permis la réalisation d'une typologie en huit groupes qui donne à voir une segmentation de la population en fonction de leurs aspirations en matière de modes de vie pour les sociétés du futur. La variété des profils obtenus mérite cependant que nous y attardions.

Voici les huit groupes obtenus, dans l'ordre du groupe le plus représenté dans la population au groupe le moins représenté:

UNE SOCIÉTÉ DU VIVRE ENSEMBLE (24% DE LA POPULATION)

Dans ce groupe, être avec les autres est la clé du mode de vie souhaité du futur. Cela peut se faire via des modes alternatifs comme avec la voiture ou l'avion. L'idée est de pouvoir passer beaucoup de temps avec ses proches (famille et amis), si cela peut se faire avec des modes non polluants, tant mieux, mais sinon, tant pis.

UNE SOCIÉTÉ DES LOISIRS (16% DE LA POPULATION)

La possibilité de partir loin pour les vacances constitue l'aspiration principale en matière de mode de vie du futur. Les populations de ce groupe ne sont pas philanthropes, ni tournées vers les modes alternatifs à la voiture et préfèrent les localisations résidentielles hors des grands centres urbains.

UNE SOCIÉTÉ DES LOISIRS VERTS (12% DE LA POPULATION)

Pouvoir profiter de toutes formes de loisirs, tous les jours, est l'idéal de mode de vie du futur pour cette population, mais avec le souci d'une moindre émission de polluants.

LA DÉCROISSANCE (11% DE LA POPULATION)

Ce sont des personnes qui aspirent pour le futur à des déplacements sobres, du temps avec les autres, des territoires aménagés pour la proximité, beaucoup de temps dans le logement pour limiter les déplacements, et plus globalement un ralentissement des modes de vie.

UNE SOCIÉTÉ D'INDIVIDUS ÉCORESPONSABLES (11% DE LA POPULATION)

Pour les personnes composant ce groupe, le mode de vie auquel ils aspirent pour la société du futur implique des efforts en matière de réduction des consommations et de la pollution, des efforts qui se concentrent sur l'individu. Ces personnes ne comptent pas sur l'aménagement des territoires pour limiter les consommations d'énergie, mais en appellent à la responsabilité individuelle.

UNE SOCIÉTÉ URBAINE APAISÉE (9% DE LA POPULATION)

Ces personnes aspirent pour le futur à une vie urbaine, dans les plus grands centres, mais apaisée au sens de ralentie. Cela ne passe pas par contre par une ambition écologique particulièrement marquée, mais se construit à partir de l'idée d'une qualité de vie accrue.

UNE SOCIÉTÉ DE L'ACCOMPLISSEMENT PAR LE TRAVAIL (9% DE LA POPULATION)

Pour ces personnes, passer plus de temps à travailler et étudier est une valeur structurante du mode de vie désirable du futur.

UNE DÉRESPONSABILISATION INDIVIDUELLE (1% DE LA POPULATION)

Pouvoir se déplacer, éventuellement loin, pour ses loisirs, est la clé. S'il devient nécessaire de faire un effort pour réduire les émissions liées aux déplacements, alors que cet effort passe par un aménagement des territoires qui le leur permette, ou qui le permette aux autres...

7% DE LA POPULATION ne se prononce pas sur l'avenir autrement que de manière systématiquement négative. Nous avons décidé de les exclure de la typologie.

La description successive de ces groupes permet de constater la grande hétérogénéité des aspirations et discours sur l'avenir. Pour être en mesure d'interpréter cette diversité, nous avons mené une analyse des types obtenus en fonction des profils socio-économiques et nationaux des personnes.

Deux tableaux sont présentés. Le premier, ci-contre, permet de montrer l'importance des facteurs contextuels, et/ou culturels, médiatisés par le pays de résidence. Les profils d'aspirations en matière de modes de vie sont en effet très dépendants de ce facteur. C'est ainsi que la société du vivre ensemble est très présente en Espagne et en Turquie, que le type «société urbaine apaisée» est très fortement surreprésenté au Japon; que l'accomplissement par le travail est très présent en France et aux États Unis; que la société décroissante est surreprésentée en Espagne et en Allemagne; et enfin que la société caractérisée par la dé-responsabilité individuelle est très présente en Turquie. Il est frappant de constater que ces surreprésentations font systématiquement écho aux trajectoires des différents pays aux plans économique, social, culturel ou politique. Ceci indique clairement que les aspirations pour la société du futur en matière de modes de vie se construisent à partir des traits spécifiques des différents pays.

Le second tableau, à la page suivante, permet de rendre compte des effets liés au genre. Aussi, les femmes sont plus présentes que les hommes dans les groupes relatifs au vivre-ensemble et à l'écoresponsabilité, tandis que les hommes seront plus représentés en particulier dans le groupe propre aux aspirations qui prônent l'accomplissement par le travail.

Nous avons également réalisé des régressions logistiques pour évaluer dans quelle mesure les profils sont associés au pays considéré, au contexte de résidence (urbain ou non urbain) et aux variables sociodémographiques.

En guise d'exemple et pour illustrer les résultats obtenus, nous ne présentons ici qu'une seule régression dans le corps du texte, les autres régressions étant disponibles sur la version numérique ②).

Aussi, le tableau de régression logistique situé ci-dessous permet de montrer que les Espagnols et les Turcs ont plus de chance de faire partie du groupe relatif à une société du vivre ensemble que les Français et les Allemands, tandis que les Américains et les Japonais ont moins de chance d'en faire partie. Les femmes sont beaucoup plus concernées que les hommes et les plus aisés ont moins de chance

	SOCIÉTÉ DU VIVRE ENSEMBLE	SOCIÉTÉ DES LOISIRS	SOCIÉTÉ DES LOISIRS VERTS	SOCIÉTÉ DÉCROISSANTE	
FRANCE	14.0%	19.4%	15.0%	15.0%	
ESPAGNE	26.8%	12.1%	10.7%	20.5%	
ALLEMAGNE	14.2%	21.6%	16.3%	23.4%	
ÉTATS-UNIS	10.1%	17.8%	18.7%	16.4%	
JAPON	6.6%	19.2%	24.1%	16.4%	
TURQUIE	28.3%	10.0%	15.2%	8.3%	
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	SOCIÉTÉ ÉCORESPONSABLE	SOCIÉTÉ URBAINE APAISÉE	ACCOMPLISSEMENT PAR LE TRAVAIL	DÉRESPONSABILISATION INDIVIDUELLE	E. P.
FRANCE	20.1%	10.9%	28.3%	14.7%	16.6%
ESPAGNE	18.5%	10.2%	11.2%	8.2%	16.9%
ALLEMAGNE	16.8%	12.6%	10.5%	10.5%	16.6%
ÉTATS-UNIS	18.4%	14.5%	26.7%	11.6%	16.6%
JAPON	8.9%	41.4%	4.7%	9.8%	16.7%
TURQUIE	17.3%	10.5%	18.4%	45.3%	16.7%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	SOCIÉTÉ DU VIVRE ENSEMBLE	SOCIÉTÉ DES LOISIRS	SOCIÉTÉ DES LOISIRS VERTS	SOCIÉTÉ DÉCROISSANTE	
UN HOMME	44.6%	48.3%	52.9%	49.7%	
UNE FEMME	55.4%	51.7%	47.1%	50.3%	
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	SOCIÉTÉ ÉCORESPONSABLE	SOCIÉTÉ URBAINE APAISÉE	ACCOMPLISSEMENT PAR LE TRAVAIL	DÉRESPONSABILISATION INDIVIDUELLE	E. P.
UN HOMME	46.6%	51.7%	62.7%	48.4%	50.1%
UNE FEMME	53.4%	48.3%	37.3%	51.6%	49.9%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

d'être dans ce groupe que les plus pauvres. Par contre, pas d'effet d'âge, de statut d'activité ou de niveau de formation.

Pour le deuxième groupe, qui aspire à une vie de loisirs et à des vacances lointaines, on a moins de chance d'y retrouver des Espagnols et des Turcs. Nous pouvons plus facilement retrouver des personnes âgées, plutôt des retraités. Enfin, les personnes désargentées ont moins de chance d'en faire partie.

Pour les loisirs verts, les Espagnols ont moins de chance que les Français d'être dans ce groupe, par contre, les Américains et les Japonais ont plus de chance d'en faire partie. Les hommes ont plus de chances d'être dans ce groupe ainsi que les personnes seules. À noter que nous ne repérons pas d'effets d'âge, de revenus ou de niveaux de scolarité.

Les Espagnols et les Allemands envisagent plus volontiers une société décroissante que les Français. Les Turcs la visent moins. Pas de différence de genre, par contre, plus on vieillit, plus nos chances d'appartenir à ce groupe augmentent. Les plus éduqués sont plus nombreux à aspirer à la décroissance.

La perspective d'une société écoresponsable concerne moins les Allemands et les Japonais, mais va plutôt être l'apanage des femmes et des personnes plus

ANALYSE COMPARATIVE
DU TYPE DE SOCIÉTÉ.

UNE SOCIÉTÉ DU VIVRE ENSEMBLE		B	E.S	EXP(B)
PAYS	FRANCE (RÉF.)			
	ESPAGNE	.862	.075	2.367***
	ALLEMAGNE	.013	.083	1.013
	ÉTATS-UNIS	-.417	.087	0.659***
	JAPON	-.920	.099	0.398***
	TURQUIE	1.008	.076	2.740***
GENRE	UN HOMME (RÉF.)			
	UNE FEMME	.353	.046	1.423***
TRANCHE D'ÂGE	18-24 ANS (RÉF.)			
	25-34 ANS	.033	.097	1.034
	35-44 ANS	.034	.102	1.034
	45-54 ANS	.121	.104	1.129
	55-64 ANS	.202	.111	1.224*
	65-70 ANS	.046	.135	1.047
STATUT PROFESSIONNEL	ACTIF OCCUPANT UN EMPLOI (RÉF.)			
	RETRAITÉ OU PRÉRETRAITÉ	-.131	.087	.877
	ÉLÈVE OU ÉTUDIANT	.015	.112	1.015
	AU CHÔMAGE (EN RECHERCHE D'EMPLOI)	-.039	.088	.962
	AUTRE, SANS ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE	-.250	.093	0.779***
NIVEAU DE SCOLARITÉ	SANS DIPLÔME OU BREVET DES COLLÈGES (RÉF.)			
	CAP OU BEP	.120	.120	1.128
	BACCALURÉAT GÉNÉRAL, TECHNOLOGIQUE OU PROFESSIONNEL	-.009	.113	.991
	DIPLÔME DE NIVEAU BAC +2	.166	.117	1.181
	DIPLÔME DE SECOND OU TROISIÈME CYCLE UNIVERSITAIRE	.092	.111	1.096
COMPOSITION DU MÉNAGE	EN COUPLE SANS ENFANT(S) VIVANT SOUS VOTRE TOIT (RÉF.)			
	EN COUPLE AVEC ENFANT(S) VIVANT SOUS VOTRE TOIT	.005	.062	1.005
	EN COUPLE, FAMILLE RECOMPOSÉE	-.204	.126	.815
	SEUL(E) AVEC VOS ENFANTS EN PERMANENCE	-.001	.131	.999
	SEUL(E) AVEC VOS ENFANTS EN GARDE ALTERNÉE	-.410	.292	.663
	SEUL(E)	-.045	.077	.956
	EN COHABITATION	.106	.114	1.111
	CHEZ VOS PARENTS	.071	.089	1.073
QUINTILES DE REVENUS	PREMIÈRE TRANCHE (RÉF.)			
	DEUXIÈME TRANCHE	-.111	.073	.895
	TROISIÈME TRANCHE	.111	.072	1.118
	QUATRIÈME TRANCHE	-.081	.079	.922
	CINQUIÈME TRANCHE	.112	.084	1.118
	NSP	-.264	.108	0.768**
	CONSTANTE	-1.645	.154	.193

*p < 0.1
**p < 0.05
***p < 0.01

âgées. Les profils de personnes avec les plus hauts niveaux de scolarité sont plus concernés.

Pour vivre dans la ville apaisée, on retrouve plus d'Allemands et d'Américains que de Français, mais surtout plus de Japonais. Cette aspiration est plutôt partagée parmi les hommes et parmi les plus jeunes. À noter finalement que les classes de revenus les plus basses et les plus élevées sont moins concernées que les classes moyennes.

Ceux qui aspirent à plus de travail dans leur mode de vie sont plutôt des hommes, on retrouvera également plutôt des Français et des Américains, et plutôt des jeunes. Plus le niveau de scolarité augmente, moins on a de chance d'être dans ce groupe. On a finalement plutôt à faire à des classes moyennes.

Finalement, les personnes qui peuvent être associées dans leurs aspirations à une forme de désresponsabilisation individuelle seront plutôt des Turcs, c'est la seule modalité significative qui ressort de la régression logistique.

PAGE PRÉCÉDENTE:
RÉGRESSION LOGISTIQUE
SUR L'APPARTENANCE
AU GROUPE DE LA SOCIÉTÉ
DU VIVRE ENSEMBLE.

Conclusion

Les aspirations en matière de modes de vie pour les sociétés du futur telles qu'elles ressortent de ces analyses sont fortement orientées vers la volonté de ralentir. Ce résultat fait écho aux discussions du mouvement slow présentées dans le cinquième chapitre et suggère que les rythmes de vie contemporains et l'accélération généralisée qui les caractérisent sont d'une manière générale mal vécus par les populations. Notons aussi au regard de la composition des groupes de la typologie, que le genre et l'âge sont des caractéristiques discriminantes, au contraire du niveau de scolarité et du niveau de revenu, qui sont beaucoup moins structurants.

Mais au-delà de cette considération générale, les résultats de l'enquête internationale mettent en évidence une grande hétérogénéité en matière de modes de vie aspirationnels, et des différences importantes entre les pays étudiés. Si donc le souhait de ralentir est largement partagé, sa traduction en termes de modes de vies est en revanche contextualisée. En d'autres termes, les contours d'une société du futur désirable sont spécifiques à certains pays. Cette observation est essentielle, car elle suggère qu'une politique de développement territorial fondée sur les modes de vie n'a de sens que si elle se réfère à un contexte situé.

¹ Trad. fr.: «[des] modes de vie distincts déployés par des individus et des groupes à travers des modalités d'action socialement dictées et culturellement intelligibles».

7 / L'IMPORTANCE CROISSANTE DE LA QUALITÉ DES TEMPS DE DÉPLACEMENTS

Guillaume Drevon • Yann Dubois
Emmanuel Ravalet • Vincent Kaufmann

Introduction

Le budget-temps de transport (BTT) est l'un des indicateurs les plus scrutés par les chercheurs et les pouvoirs publics dans le domaine de la mobilité quotidienne et des modes de vie. Il indique le niveau d'investissement temporel moyen individuel dans les déplacements quotidiens, et par ce biais la place occupée par la mobilité dans la vie quotidienne. Pour l'aménageur, le Budget-Temps de Transport (BTT) est également considéré comme un indicateur clé de l'étalement urbain, car il lie vitesse et portée spatiale des déplacements quotidiens et définit donc ainsi le champ du possible en matière de localisation résidentielle.

Bien que les BTT aient longtemps été considérés comme constants (ZAHAVI et TALVITIE 1980), au début des années 2000, de nombreuses enquêtes indiquent une augmentation substantielle du BTT dans les villes européennes. En effet, les personnes semblent en moyenne consacrer de plus en plus de temps à leurs déplacements (SCHAFER et VICTOR 2000; JOLY, LITTLEJOHN et KAUFMANN 2006). Cette progression est associée à un usage de plus en plus important des transports en commun comme le train pour les déplacements les plus longs (VINCENT-GESLIN et RAVALET 2016). Dès lors que les conditions de confort sont réunies, la temporalité du déplacement peut être occupée par un grand nombre d'activités (FLAMM 2004). Cet espace-temps est consacré à des activités multiples qui s'appuient notamment sur la connexion à l'internet mobile (LYONS, JAIN et HOLLEY 2007; VINCENT-GESLIN 2015). Dans ces conditions, le temps de transport n'est plus considéré comme un temps perdu mais un potentiel d'activités: il est possible de travailler, de se divertir et de communiquer à distance. Ainsi, la qualité du temps de transport constitue un élément de plus en plus important de la mobilité des individus (2).

Dans ce contexte, nous proposons d'analyser l'évolution des budget-temps de transports et des distances parcourues selon le mode de transport utilisé, pour discuter de l'effet éventuel de l'occupation des temps de déplacements sur le choix du mode de transport et la propension à se déplacer. Il s'agit d'une démarche empirique, qui s'appuie sur des données récoltées entre 2005 et 2015 sur l'ensemble du territoire suisse. Ce chapitre propose d'interroger les budgets-temps de transport selon deux grandes approches:

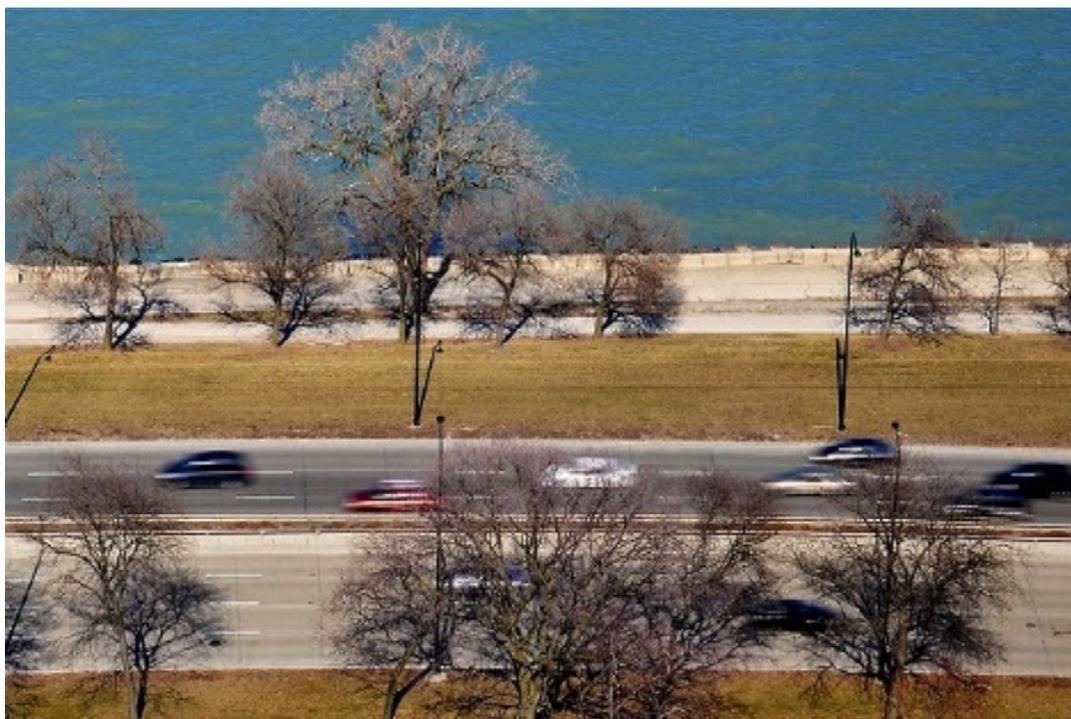
– La première vise à analyser comment évolue le BTT en Suisse à partir des données des Microrecensements Mobilité et Transports 2005, 2010 et 2015.

–La seconde envisage d'aborder le temps de transport de manière plus fine en procédant à l'analyse de l'évolution du BTT selon les différents modes de transport.

Le chapitre est organisé en trois parties. La première fait état de la littérature scientifique au sujet de l'évolution du BTT et des modalités de déploiement d'activités pendant les temps de transport. La seconde présente la méthodologie et les données mobilisées pour les analyses. Enfin, la troisième partie est dédiée à la présentation des principaux résultats issus des analyses.

La conjecture de Zahavi La mobilité quotidienne des individus peut être mesurée en quantité de temps. Le BTT en est l'indicateur principal. Les premières études à propos du budget-temps de transport remontent aux années 1960 et 1970. Elles se fondent sur une hypothèse simple selon laquelle le BTT moyen demeure stable au cours de l'année, voire des époques, même si les vitesses et la portée des déplacements ont considérablement augmenté (PUMAIN 1998). Dès 1972, Szalai observe une certaine stabilité au niveau des budgets-temps alloués au sommeil et au transport à partir de données internationales portant sur vingt pays entre l'année 1965 et 1966. D'autres études ont été menées, notamment en Allemagne à partir de l'enquête KONTIV (1976), confirmant la relative stabilité du BTT. En 1979, Zahavi émet une hypothèse qui va prévaloir au cours des décennies suivantes à partir de données internationales. La conjecture de Zahavi suggère que ce n'est pas le budget-temps de transport qui progresse mais la vitesse de déplacement. Ainsi, la portée des déplacements (les

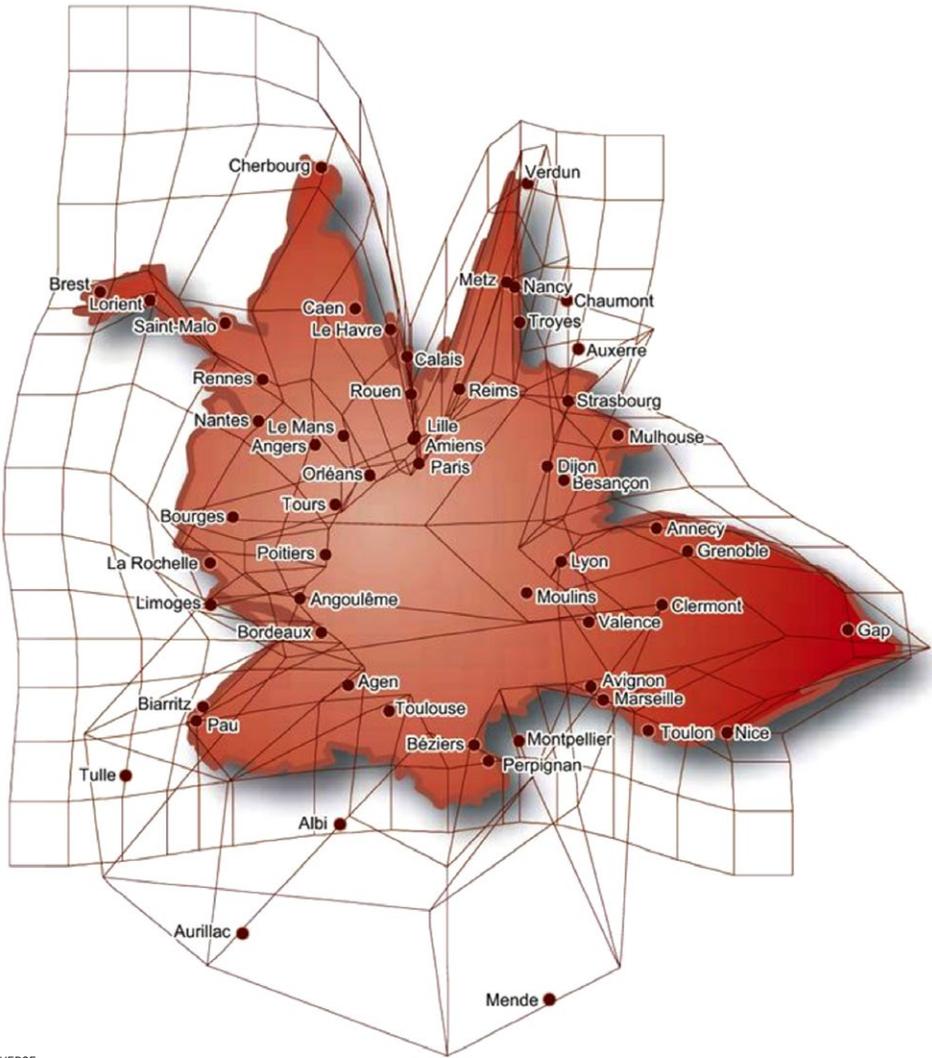
SOURCE: RACHEL SPEED, FLICKR.



distances qui y sont associées] est augmentée uniquement par la vitesse à temps égal de déplacement (ZAHAVI 1974; ZAHAVI, BECKMANN et GOLOB 1981) ⁽²¹⁾.

La conjecture de Zahavi a ouvert la voie à de nombreuses recherches en économie des transports. Elle a toutefois fait l'objet de nombreuses controverses (CROZET et JOLY 2004). En effet, la relative stabilité du BTT est observée à une échelle macroscopique et fait peu de cas des effets de contexte géographique ou des particularités individuelles et sociales. Bien que Zahavi n'ait pas exclu l'influence d'autres variables sur le BTT, des études récentes ont montré que les BTT pouvaient varier d'une région du monde à l'autre. En 2000, Schaffer montre que le BTT a évolué (1.1 h en moyenne) et qu'il se différencie selon les pays. L'auteur met en perspective un lien étroit entre croissance économique et BTT: ainsi les pays industrialisés connaissent une forte croissance de leur BTT dans la période 1975-1997 (SCHAFER et VICTOR 2000). Les études menées par le Laboratoire d'Économie des Transports (LET) à partir de *The Millenium Cities Database* ⁽²¹⁾ constitué par l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) ont montré que le BTT se situe plutôt autour de 45 minutes en Europe de l'Ouest avec des écarts à la moyenne très importants selon les pays industrialisés et émergents (JOLY, MASSON et PETIOT 2006). Cette estimation, qui se situe bien en deçà des mesures de Zahavi et de Schaffer, montre des différences importantes selon les pays et les structures urbaines. Dans une perspective d'analyse globale, le BTT reste toutefois un indicateur essentiel dans l'étude de la mobilité quotidienne. Pour les auteurs cités précédemment, le BTT reflète notamment l'évolution de la structure des villes et en particulier le processus de l'étalement urbain ⁽²¹⁾.

Pénibilité du temps de transport Le temps de transport est généralement perçu comme un temps perdu et une contrainte à plusieurs titres. Pour les actifs, le temps de déplacement domicile-travail occupe une part importante du temps de la vie quotidienne (en Suisse: 17:25 minutes, MRMT 2015; en France: 23 minutes en moyenne, ENTD 2008). Le déplacement en voiture correspond à un temps contraint qui n'est pas alloué à la réalisation d'autres activités (MASSOT 2010). Les enquêtes qui tiennent compte des représentations liées aux déplacements domicile-travail sont relativement unanimes en particulier pour les automobilistes. Les longs déplacements domicile-travail sont souvent jugés de manière négative (RICOCH 2011). Ils constituent une source de stress et de fatigue, en plus d'être considérés comme une perte de temps par les personnes concernées (SCHMITZ, DREVON et GERBER 2012; RAVALET 2015). Dans le cas des transports en commun ⁽²¹⁾, les retards et plus généralement les conditions de déplacements (surpopulation, problèmes de correspondances, etc.) contribuent à augmenter le niveau de stress chez les individus (EVANS et CARRÈRE 1991; KORSU, MASSOT et ORFEUIL 2012; KOSLOWSKY, KLUGER et REICH 2013). Plusieurs auteurs se sont intéressés à la relation entre le niveau de stress et les conditions de déplacement en comparant notamment les modes de transport et les modalités des déplacements. Une comparaison entre des actifs utilisant le train et d'autres la voiture individuelle dans l'espace métropolitain new-yorkais pour se rendre au travail a montré que ces derniers présentaient un plus fort niveau de stress (WENER et EVANS 2011). Les recherches de Lucas et Heady (2002) ont révélé



« LE TGV BOULEVERSE
 LA GÉOGRAPHIE FRANÇAISE.
 CETTE CARTE D'ANAMORPHOSE
 SITUE LES VILLES EN FONCTION
 DU TEMPS DE TRANSPORT
 PAR RAIL QUI LES SÉPARE.
 LE PASSAGE DU NON
 DU TGV CRÉE DE GRANDES
 DISTORSIONS ENTRE
 LES RÉGIONS ». HORAIRES
 DE TRAIN DE LA SNCF
 1993 / 1994 ET SCHÉMA
 DIRECTEUR DES LIGNES
 À GRANDE VITESSE DE 1994.
 CARTE RÉALISÉE
 PAR I. REYMANN (1996)
 ET ADAPTÉE PAR A. C. BRONNER
 (2008). LABORATOIRE IMAGE
 ET VILLE – UMR 7011 – CNRS
 UNIVERSITÉ LOUIS-PASTEUR.

le différentiel de stress entre des actifs dont les horaires de travail sont fixes ou variables. Les résultats prouvent que les travailleurs dont les horaires de travail sont variables se sentaient moins stressés et que leur représentation du temps de déplacement était moins associée à l'urgence. Un important budget-temps de transport peut également se répercuter sur la sphère personnelle des individus. Par exemple, des déplacements domicile-travail particulièrement importants pour l'un des membres d'un couple s'avèrent dommageables pour la sphère familiale et pourraient même augmenter le risque de séparation (SANDOW 2011; AYBEK, HUININK et MUTTARAK 2014; RAVALET 2015). À l'instar du temps de travail, le temps de déplacement participe aux pressions temporelles et donne le tempo de la vie quotidienne des individus.

Le temps de transport comme potentiel d'activité et de sociabilité

La sociologie urbaine a montré que le temps de déplacement en transport en commun est moins considéré comme un temps perdu dès lors qu'il est appropriable ou devient un temps de socialisation (FLAMM 2004). La valorisation du temps de transport constitue un enjeu important en particulier pour les actifs qui incluent le temps de déplacement dans leur temps de travail. Vincent-Geslin (2015) relève qu'à côté des compétences individuelles, l'appropriation des temps de transports et leur valorisation dépendent des conditions matérielles du déplacement (les conditions offertes par les moyens de transport) et des conditions situationnelles (l'heure du déplacement ou encore le motif) (2). À ce titre, les transports en commun sont particulièrement adaptés pour la valorisation du temps de déplacement, même si, selon les conditions (trains bondés, absence de réseau internet, absence de places assises, etc.), les possibilités peuvent être réduites.

La valorisation du temps ou la possibilité d'effectuer des activités pendant le temps de parcours ont été amplifiées au cours des dix dernières années avec l'avènement de l'internet mobile.

Les technologies de l'information et de la communication ont redistribué les cartes quant à la perception du temps de transport (VINCENT, RAVALET et KAUFMANN 2015; LINE, JAIN et LYONS 2011). Grâce à elles, il est désormais possible d'envoyer des mails, de converser avec des amis et d'organiser les vies personnelle et professionnelle (2). Ces technologies ont permis de développer un nouveau potentiel d'activité et d'occupation du temps de déplacement. Des recherches récentes ont également montré que le temps du déplacement en transport en commun était aussi alloué à des activités de socialisation et participait à la mise en place de solidarités dans les espaces périurbains, en particulier dans l'organisation du covoiturage (PRADEL, CAILLY, FOURNY, CHARDONNE, DODIER, LOUARGANT 2014). Le temps de déplacement devient ainsi une temporalité habitée (FRÉTIGNY 2012) et constitue un prolongement du domicile et du lieu de travail. L'articulation des sphères d'activités tout au long du parcours entraîne un changement de rôle du passager hypermoderne (JAUREGUIBERRY et LACHANCE 2017) qui peut revêtir successivement l'habit du travailleur, celui de membre actif d'une famille, celui du joueur, ou encore celui du contemplateur et du rêveur face aux « paysages en mouvement » (DESPORTES 2005). Ainsi, le temps de transport en commun devient potentiellement habitable et convient au déploiement d'activités multiples, nous faisons l'hypothèse que les individus tendraient à investir davantage de temps dans les transports en commun. Cette hypothèse soulève des enjeux de confort au sein des habitacles des véhicules et promet des changements de comportements en particulier au niveau de la pratique de l'autosolisme.

WHEN IT'S MY TURN, IT'S
HARD TO COMPETE WITH
SMARTPHONES... (SOURCE:
IVAN RIGAMONTI, FLICKR).



La mesure des budgets-temps de transport: données et méthodologie

Pour traiter de l'évolution des budgets-temps de transports, nous utiliserons les données issues de l'enquête Microrecensement Mobilité et Transports, réalisée tous les cinq ans à l'échelle suisse par l'Office fédéral de la Statistique. Plus précisément, nous utiliserons les données des enquêtes 2005, 2010 et 2015. Une telle enquête permet d'analyser l'évolution globale des BTT, mais aussi en les distinguant par mode ou par agglomération.

Cette enquête s'appuie sur un échantillon représentatif de la population suisse. 57 090 personnes ont participé à la dernière enquête. Plus précisément, les données sont collectées par téléphone (CATI), et permettent entre autres de récolter l'ensemble des déplacements effectués la veille du jour d'enquête. D'autres informations sont également recensées au sujet des caractéristiques sociodémographiques des enquêtés et des membres de leur ménage. Dans le cadre des analyses menées dans ce chapitre, nous mobiliserons les données associées aux déplacements réalisés pendant une journée type de semaine.

Afin de valider l'hypothèse soulevée dans ce travail, la méthodologie d'analyse prévoit une description de l'évolution des budgets-temps de transport sur la période 2005-2015. Afin de respecter la méthodologie de Zahavi qui s'est appuyé sur l'analyse des BTT des populations de grandes agglomérations, nous choisissons de sélectionner les principales agglomérations suisses (Zürich, Berne, Bâle, Lausanne et Genève) ⁽²⁾ à partir desquelles nous mènerons les analyses. L'analyse décrit d'abord l'évolution globale du BTT et des distances parcourues en Suisse, puis selon les principales agglomérations suisses. L'analyse selon les modes de transports permet de montrer l'évolution de l'utilisation des différents modes de transport et de tester l'hypothèse de départ.

L'évolution des budgets-temps de transport en Suisse

Les résultats présentés dans ce chapitre s'articulent à partir de trois parties. La première partie vise à décrire les budget-temps des Suisses et à analyser leur évolution entre 2005 et 2015. Elle montre également le BTT selon le mode de transport dans l'ensemble du territoire. La seconde partie est dédiée à la comparaison de l'évolution du BTT dans les principales agglomérations et dans les territoires situés en dehors des agglomérations. La troisième partie décrit finement l'évolution du BTT selon chacune des agglomérations. Enfin, la quatrième partie est dédiée à la description de l'évolution des distances parcourues.

Une évolution contrastée du BTT selon les modes de transport dans l'ensemble de la Suisse En Suisse, le BTT moyen a crû dans les années 1990, puis il s'est stabilisé. Ainsi il se situait aux alentours de 92 minutes en 2005, 90 minutes en 2010 et 90 minutes en 2015¹. Durant la même période, la distance moyenne reste stable autour de 37 kilomètres par jour.

Si, entre 2005 et 2015, l'investissement temporel dans la mobilité de la part des Suisses est globalement stable, l'analyse des BTT selon les différents modes de transport met en évidence d'importantes évolutions au niveau des pratiques

	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	29.3	27.1	28.1	-7.7%	+3.8%	-4.3%
TRAIN	8.9	11.1	12.2	+24.8%	+10.4%	+38%
TP	7.6	8.0	8.0	+5.2%	–	+5%
MARCHE	25.5	23.4	22.3	-8.3%	-4.7%	-12.6%
VÉLO	4.2	4.2	4.2	0.6%	-1.8%	-1.2%
ENSEMBLE	92.3	88.7	89.8	-4%	+1.2%	-3%

modales (voir le tableau ci-dessus). La voiture est soumise à un net recul avec -4.3% de temps moyen consacré à son utilisation. Cette baisse est particulièrement marquée dans la période 2005-2010 (-7.7%). Ce résultat est à nuancer car la période 2010-2015 connaît une augmentation du temps d'utilisation de la voiture (+3.8%). Le temps de déplacement en train connaît une augmentation particulièrement importante avec une progression de +38% entre 2005 et 2015. Cette augmentation est particulièrement saillante dans la période 2005-2010 (+24.8%) et demeure importante entre 2010 et 2015 (+10.4%). Le temps consacré à l'utilisation des transports publics tend également à augmenter au cours de la période 2005-2010 avec +5%. Le BTT consacré à l'utilisation des modes doux tend à diminuer entre 2005 et 2015. En effet, le budget-temps consacré à la marche a tendu à diminuer de manière substantielle. Avec -12.6%, la marche est le mode de transport qui concède le plus fort recul. Dans une moindre mesure, la pratique du vélo connaît un léger recul (-1.2%).

Ces premiers résultats témoignent d'une relative stabilité du BTT au niveau global durant ces dix dernières années. L'analyse par modes de transport permet néanmoins de montrer d'importantes évolutions dans l'usage des transports en commun. En effet, le temps consacré à l'usage du train connaît une très importante progression. Cette tendance appuie l'hypothèse selon laquelle les Suisses investiraient davantage de temps dans l'utilisation de moyens de transport qui permettent de valoriser le temps de trajet.

Comparaison de l'évolution du BTT selon les modes de transport entre les grandes agglomérations et territoires situés en dehors des agglomérations Le second niveau de l'analyse porte sur la comparaison des BTT entre les résidents des principales agglomérations suisses et les personnes qui résident en dehors de ces mêmes agglomérations. À l'instar de l'ensemble de la population suisse soumise à l'enquête, le BTT journalier demeure relativement stable entre 2005 et 2015 dans les grandes agglomérations en se situant aux alentours de 90 minutes et ne se distingue pas statistiquement de celui des habitants du reste de la Suisse (autres agglomérations et communes ne faisant pas partie d'agglomérations).

Dans les grandes agglomérations suisses, l'évolution du budget-temps consacré aux différents modes de transport est également contrastée (voir le tableau à la page suivante) et souligne des tendances différentes entre les résidents des grandes agglomérations et les personnes qui résident dans le reste du pays. Le budget-temps consacré à la pratique de la voiture connaît un net recul dans les agglomérations

ÉVOLUTION DU BTT SELON LE MODE DE TRANSPORT DANS LA PÉRIODE 2005-2015 SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE SUISSE [SOURCES: DONNÉES DU MICRORECENSEMENT 2005, 2010, 2015].

RÉSIDENTS DES CINQ PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS SUISSES						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	26.0	24.1	23.7	-7.0%	-1.7%	-8.6%
TRAIN	11.1	12.6	14.2	+13.3%	+13.2%	+28.2%
TP	11.6	12.3	12.5	+6.3%	+1.5%	+7.9%
MARCHE	25.3	23.0	22.0	-9.4%	-4.4%	-13.4%
VÉLO	3.9	3.8	4.2	-1.1%	+10%	+8.8%
ENSEMBLE	93.3	89.5	90.4	-4%	+1%	-3%

RÉSIDENTS DES ESPACES SITUÉS EN DEHORS DES AGGLOMÉRATIONS SUISSES						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	31.5	28.9	30.9	-8.1%	+6.7%	-1.9%
TRAIN	7.5	10.1	11.0	+35%	+8.1%	+46%
TP	5.1	5.2	5.1	+2.6%	-2.5%	+0.1%
MARCHE	25.6	23.6	22.5	-7.6%	-4.9%	-12.1%
VÉLO	4.4	4.5	4.1	+1.7%	-8.3%	-6.7%
ENSEMBLE	91.8	88.2	89.5	-3.8%	+1.4%	-2.5%

ÉVOLUTION DU BTT SELON
LE MODE DE TRANSPORT
DANS LA PÉRIODE 2005-2015
AU SEIN ET EN DEHORS DES
PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS
SUISSES (SOURCES: DONNÉES
DU MICRORECENSEMENT 2005,
2010, 2015).

suisses (-8.6%). Cette tendance est particulièrement saillante dans la période 2005-2010. Le BTT moyen dédié à l'utilisation du train croît de manière constante entre 2005 et 2015 avec un gain de 28.2%. L'utilisation des transports publics progresse également avec une augmentation de près de 8%. Les modes doux connaissent une évolution fortement contrastée: tandis que la pratique de la marche tend à diminuer fortement (-13.4%), celle du vélo augmente de manière significative (8.8%).

Pour les personnes qui résident en dehors des agglomérations, des tendances différentes apparaissent. Le BTT investi dans l'utilisation de la voiture demeure relativement stable. Toutefois, son utilisation a connu une forte décroissance entre 2005 et 2010 (-8.1%), puis une forte augmentation entre 2010 et 2015 (+6.7%). Cette rupture de la tendance marque un retour à l'utilisation de la voiture. Le BTT associé à l'utilisation du train connaît une importante augmentation (+46%). Cette forte croissance concerne principalement la période 2005-2010 (+35%). Au cours de la période suivante, cette tendance s'atténue avec une augmentation de 8.1%. Le temps consacré à l'utilisation des transports publics demeure relativement stable et n'est pas marqué par d'importantes évolutions. Dans ces espaces, la pratique des modes doux diminue fortement, -12.1% pour la marche et -6.7% pour le vélo.

Évolution du BTT dans les principales agglomérations suisses L'analyse de l'évolution des BTT selon les principales agglomérations suisses permet d'affiner les résultats en les mettant en lien avec les contextes spatiaux et sociopolitiques.

	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
BÂLE	95.1	86.6	86.5	-9.0%	-0.1%	-9.1%
BERNE	100.2	93.7	96.1	-6.5%	+2.7%	-4.0%
GENÈVE	79.4	85.8	84.5	+8.1%	-1.4%	+6.5%
LAUSANNE	94.4	87.1	90.8	-7.7%	+4.2%	-3.9%
ZÜRICH	96.2	91.8	92.6	-4.5%	+1%	-3.7%

Dans la plupart des agglomérations suisses (voir le tableau ci-contre), le BTT moyen tend à diminuer, en particulier à Bâle (-9.1%). Cette diminution est d'environ de -4% pour Berne, Lausanne et Zürich. Genève, qui a le BTT moyen le plus faible des cinq agglomérations, voit celui-ci augmenter de 6.5% sur la période 2005-2015. Cette spécificité genevoise est liée à sa plus forte densité et à une congestion croissante de son réseau routier, saturé par une croissance urbaine très forte depuis le début des années 2000. Notons aussi que les tendances divergent selon les périodes considérées. En effet, dans le cas de ces trois dernières agglomérations, la période 2005-2010 est marquée par une forte décroissance du BTT moyen et d'une hausse dans la période suivante (2010-2015).

La comparaison des principales agglomérations (voir le tableau à la page suivante) permet de mieux de comprendre les particularités selon les contextes spatiaux et sociopolitiques. Dans l'ensemble des agglomérations, le temps consacré à l'usage de la voiture a tendu vers la diminution entre 2005 et 2015, en particulier à Berne (-17.7%) et Lausanne (-14.3%) (A). Genève apparaît encore comme une singularité avec une augmentation de 3.2% du temps moyen associé à l'utilisation de la voiture, celle-ci s'explique par l'accroissement sensible de la congestion routière dans cette agglomération suite à une croissance très soutenue du nombre d'habitants dans la région. Le BTT consacré à l'utilisation du train s'inscrit dans les tendances globales identifiées plus haut. Dans la période 2005-2015, l'augmentation se situe entre 22% et 48%. Ce gain est particulièrement saillant à Lausanne (+48%) et à Bâle (+33.7%). L'usage du train connaît également une croissance importante à Berne (+30.2%) et à Genève (+32.8%), tout en restant à un niveau très faible. L'évolution de l'usage des transports publics urbains est plus contrastée. Bien que le BTT dédié au TP ait significativement augmenté dans les agglomérations de Genève (+24.4%), Lausanne (+16.7%) et Bâle (+15.4%), il stagne dans celle de Berne (+0.3%) et diminue dans l'agglomération de Zürich (-2.7%).

Le budget-temps consacré aux modes doux a évolué de manière particulièrement contrastée entre la marche et le vélo. En effet, la pratique de la marche tend à reculer de manière très nette en particulier à Bâle (-33.3%) et à Berne (-16.4%) et dans une moindre mesure à Lausanne (-9.75%) et à Zürich (-7.21%). Hormis à Bâle, le vélo connaît une très forte progression. Cette progression est particulièrement saillante à Lausanne (+26.8%), Berne/Genève (+15%) et Zürich (+13%).

Ce troisième niveau d'analyse confirme l'orientation croissante des usagers vers le train. En effet, dans chacune des principales agglomérations, les personnes tendent

ÉVOLUTION DES BTT DANS LA PÉRIODE 2005-2015 POUR LES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS SUISSES (SOURCES: DONNÉES DU MICRORECENSEMENT 2005, 2010, 2015).

ZÜRICH						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	27.1	24.2	24.4	-10.9%	+0.8%	-10.2%
TRAIN	15.6	17.6	19.1	+13%	+8.6%	+22.7%
TP	10.8	10.7	10.5	-0.9%	-1.9%	-2.7%
MARCHE	23.8	21.9	22.1	-8.0%	+1%	-7.21%
VÉLO	3.5	3.4	3.9	-0.7%	+13.8%	+13%

BERNE						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	25.7	23.4	21.1	-9%	-9.6%	-17.7%
TRAIN	15.0	16.3	19.6	+8.2%	+20.4%	+30.2%
TP	11.6	11.8	11.6	+1.3%	-0.9%	+0.3%
MARCHE	24.7	23.5	20.6	-4.5%	-12.4%	-16.4%
VÉLO	5.5	4.6	6.4	-15.9%	+37%	+15%

BÂLE						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	22.4	19.8	21.1	-11.5%	+6.6%	-5.7%
TRAIN	8.4	10.6	11.2	+25.8%	+6.3%	+33.7%
TP	13.6	15.2	15.7	+11.7%	+3.3%	+15.4%
MARCHE	30.5	24.2	20.3	-20.5%	-16.0%	-33.3%
VÉLO	6.0	5.8	5.9	-3.4%	+2.4%	-1.0%

LAUSANNE						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	34.4	31.6	29.5	-8.1%	+6.8%	-14.3%
TRAIN	6.2	6.3	9.2	+1.2%	+46.2%	+48%
TP	9.3	11.3	10.9	+20.8%	-3.4%	+16.7%
MARCHE	24.8	21.7	22.4	-12.60%	+3.27%	-9.75%
VÉLO	1.3	1.7	1.6	+31%	-3.13%	+26.8%

GENÈVE						
	BTT MOYEN (MIN)			TAUX D'ÉVOLUTION		
	2005	2010	2015	2005-2010	2010-2015	2005-2015
VOITURE	21.9	23.8	22.6	+8.6%	+5%	+3.2%
TRAIN	4.1	4.8	5.5	+15%	+15.4%	+32.8%
TP	12.7	14.2	15.8	+12.2%	+10.9%	+24.4%
MARCHE	24.4	24.6	23.8	+1.0%	-3.2%	-2.6%
VÉLO	3.1	3.7	3.5	+20%	-4%	+15%

à consacrer de plus en plus de temps à l'utilisation de l'offre ferroviaire pour leurs déplacements quotidiens. L'analyse de l'évolution des distances parcourues permet d'affiner la compréhension de cette tendance.

PAGE PRÉCÉDENTE:
ÉVOLUTION DES BTT DANS
LA PÉRIODE 2005-2015
POUR LES PRINCIPALES
AGGLOMÉRATIONS SUISSES
(SOURCES: DONNÉES
DU MICRORECENSEMENT
2005, 2010, 2015).

Conclusions

Au niveau global, après une période d'augmentation dans les années 1990 et au début des années 2000, les analyses témoignent d'une certaine stabilité à la fois des BTT et des distances parcourues. Ce résultat s'accompagne du constat d'une certaine stabilité des vitesses. Bien que le BTT moyen (1h30) pour l'ensemble de la Suisse dépasse la valeur moyenne d'1h, sa stabilité tend à confirmer la constance des budgets-temps de transport théorisée par Zahavi. Des nuances apparaissent toutefois à l'échelle des principales agglomérations. Hormis à Genève, la tendance s'inscrit dans une décroissance du temps dédié aux déplacements et des distances parcourues. À ce titre, la constance des BTT au niveau des agglomérations est en partie remise en question.

Les évolutions les plus saillantes concernent l'allocation du BTT selon le mode de transport. À l'échelle globale et à celle des agglomérations suisses, le budget-temps consacré à l'utilisation de la voiture tend vers la décroissance. Ce constat est également prégnant au niveau des distances parcourues, Genève apparaissant comme une singularité dès lors que le BTT et les distances parcourues dédiées à l'usage de la voiture s'orientent vers un accroissement. Les transports publics et plus particulièrement le train connaissent une progression importante. L'utilisation des modes doux est globalement marquée par un recul de la marche et une nette augmentation de l'utilisation du vélo en particulier dans les principales agglomérations suisses.

Ce chapitre a permis de confirmer une certaine stabilité du BTT et des distances parcourues. Il a aussi mis en perspective l'évolution des modalités d'allocation des budgets-temps et de distance en fonction des modes de transport. Ainsi, le temps et les distances consacrés aux déplacements demeurent relativement stables mais les modalités de leur allocation ont fortement changé en faveur des transports publics et tout particulièrement du train. Ce résultat confirme la pertinence de l'hypothèse d'une orientation des budgets-temps de transport vers l'usage des modes de transports les plus confortables qui permettent de déployer des activités et de valoriser le temps de déplacement. Nous n'avons pas à disposition d'éléments empiriques nous permettant de tester plus directement cette hypothèse, mais les résultats quantitatifs obtenus vont dans son sens. Avec une augmentation globale de 38% du BTT dédié à l'usage du train, l'offre ferroviaire constitue la pierre angulaire de l'évolution des pratiques modales en Suisse. La croissance de son usage semble d'ailleurs particulièrement saillante dans les liaisons intervilles, dès lors que la progression la plus forte concerne les populations qui résident en dehors des principales agglomérations suisses (+46%).

Plusieurs éléments peuvent expliquer le phénomène. Tout d'abord, l'augmentation des pendulaires de longue distance (🚆) tend à accroître la part des actifs susceptible de s'orienter vers l'utilisation du train. En effet, le train offre la possibilité de valoriser le temps de transport. Par ailleurs, il permet à ces actifs de limiter la fatigue

associée à la conduite. Le deuxième élément d'explication réside dans l'obtention des résultats espérés suite à l'investissement massif dans l'infrastructure ferroviaire en Suisse ⁽¹⁾. La politique d'investissement associée à une offre qualitative tend à favoriser l'adoption du train. Enfin, le cadencement entre l'offre de transport ferroviaire et les autres modes de transport permet en particulier aux résidents suisses des zones peu denses de se rendre aisément dans l'ensemble des destinations helvétiques.

¹ En l'occurrence, seuls les déplacements effectués à l'intérieur du territoire suisse ont été analysés.

8 / DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE ET PRESSIONS TEMPORELLES

Dominic Villeneuve • Guillaume Devron

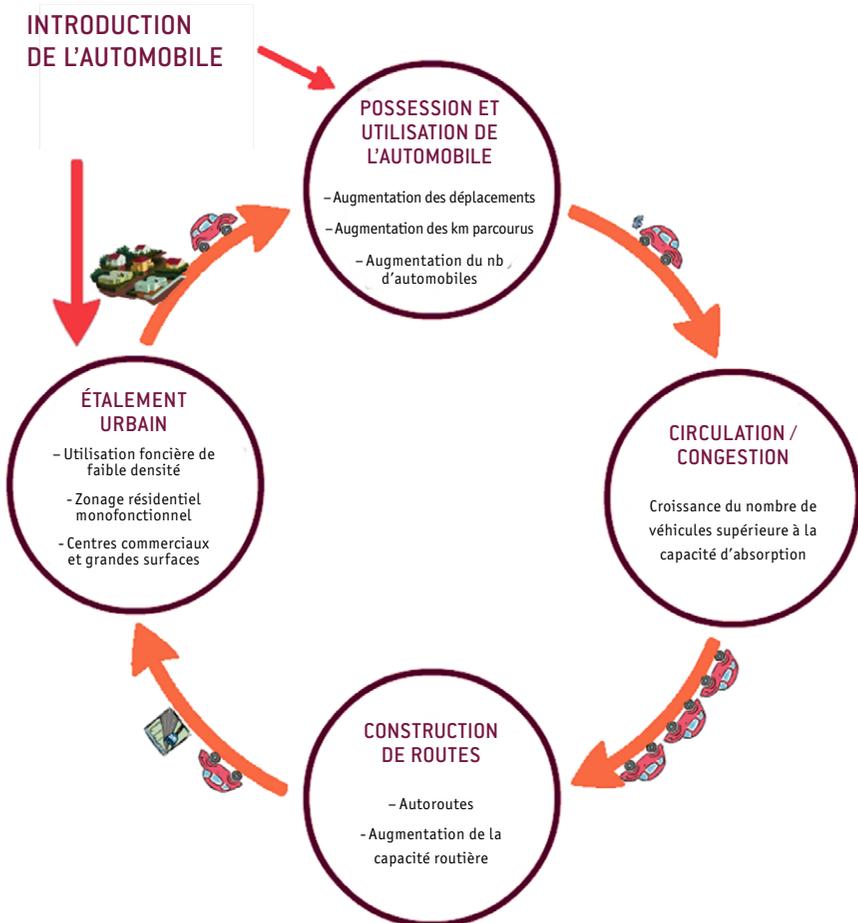
Introduction

Les pratiques de mobilité contemporaines sont fortement marquées par l'utilisation massive de la voiture. Bien que de nouvelles formes d'utilisation de l'automobile émergent, comme le covoiturage (21), l'autopartage (22) et la multipropriété, l'usage individuel reste majoritaire. Cette situation témoigne du phénomène de dépendance à l'automobile bien décrit depuis une vingtaine d'années dans la littérature scientifique (KENWORTHY et LAUBE 1999; DUPUY 2006). La dépendance à l'automobile est particulièrement saillante dans les espaces périphériques (23) mal desservis par les transports publics. Elle est notamment liée à la localisation résidentielle des ménages dans ces espaces. Ce choix résidentiel participe à la production de modes de vie spatialement et temporellement éclatés (GWIAZDZINSKI et DREYON 2014) qui s'appuient sur la vitesse de déplacement de la voiture et sur l'accessibilité offerte par les infrastructures de transport. Ces modes de vie sont marqués par des agendas quotidiens particulièrement denses en particulier pour les familles avec des enfants (DREYON 2016) (24). L'adossement des contraintes spatiales et temporelles à une offre de transport public limitée pousse les individus à utiliser massivement l'automobile. Dans cette configuration, les personnes se trouvent en situation de dépendance à l'automobile. Les pouvoirs publics ont tenté de réguler ce phénomène à l'aide de politiques publiques d'investissement, de pénalisation et d'incitation (BUHLER 2015b). Force est de constater que les effets de ces différentes politiques ont été relativement limités. Ce chapitre propose de réinterroger les ressorts de la dépendance à l'automobile selon une double approche. Du point de vue théorique, il s'agit de compléter la conception classique de la dépendance automobile proposée par Dupuy (1999) avec le corpus conceptuel de la géographie du temps. Bien que suggérée, la question des temporalités apparaît au second plan de la construction théorique de la dépendance à l'automobile qui privilégie une vision d'abord aménagiste et socio-économique. Du point de vue empirique, le chapitre propose de montrer les implications de la non-possession d'une automobile à partir d'entretiens menés auprès de ménages non-motorisés. Il s'agit d'abord d'une approche comparative entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Elle compare notamment les agglomérations de Québec et de Strasbourg. Au sein de ces deux agglomérations, des ménages non-motorisés sont interrogés. Il s'agit de ménages (n=57) qui ont fait le choix ou sont contraints de ne pas posséder de véhicule particulier. Le chapitre est organisé en trois parties. La première partie est dédiée à la réflexion théorique la seconde et la troisième partie correspondent à l'apport empirique de ce chapitre.

La voiture, clé de voûte des modes vies contemporains

Qu'est-ce que la dépendance à l'automobile? Dans son ouvrage séminal, Gabriel Dupuy (1999) présente la dépendance automobile (21) comme un phénomène social et spatial qui s'appuie sur le triptyque club, parc et réseau. Pour l'auteur, il s'agit d'un cercle vicieux¹ (voir la figure ci-dessous) qui tend à se renforcer dès lors que chacun des agents tire un avantage croissant du système. Dans ces conditions, le système tend à se développer en renforçant l'accessibilité via l'automobile au détriment des transports publics et développant in fine la dépendance à l'automobile.

Pour Gabriel Dupuy, la dépendance à l'automobile est aussi un phénomène social. À ce titre, il cite Kunstler, un des premiers auteurs à en faire mention en parlant de la société étasunienne: «une civilisation complètement dépendante des voitures» (KUNSTLER 1993: 86; DUPUY 1999). Dupuy considère la voiture comme une prothèse permettant de faire face à «la pénible réalité» de notre espace-temps social» (DUPUY 1999: 8). L'auteur présente aussi la situation de ceux qui ne possèdent pas



de voiture et qui subissent le préjudice d'un système exclusif. Dans la mesure où le nombre d'automobilistes tend à s'accroître dans certains espaces, le nombre d'utilisateurs des transports collectifs s'amenuise. Les lignes de transport en commun sont par conséquent repositionnées, développant en même temps l'utilisation de la voiture individuelle. L'accessibilité en transport en commun est donc réduite. Au niveau social, le système qui favorise l'utilisation de l'automobile engendre d'importantes inégalités face à la mobilité (2), notamment pour ceux qui n'ont pas de permis de conduire ou ne possèdent pas de voiture.

Les conditions structurelles de la dépendance à l'automobile L'aménagement du territoire (2) et la planification urbaine ont largement contribué à développer le cycle de la dépendance à l'automobile. Les grands plans d'aménagement de la seconde moitié du 20^e siècle ont façonné un système d'infrastructure propice au développement de l'utilisation de l'automobile. Appuyés par une politique industrielle volontariste, les constructeurs automobiles ont développé une gamme de véhicules accessibles (WIEL 1999). La combinaison entre la vitesse des véhicules et le développement des infrastructures de transport a conduit au phénomène de périurbanisation qui constitue le socle de la dépendance à l'automobile. Pour les auteurs, le processus de périurbanisation n'est pas seulement la résultante de la conjonction entre le développement des infrastructures de transport et la démocratisation de l'automobile. Ce processus alimente le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile. Par exemple, Urry (2006: 26), citant O'Connell (1998), présente le cercle qui restructure notre environnement spatial et urbain à travers une pathologie appelée auto-étalement, qui force les personnes qui résident dans les espaces périphériques à utiliser l'automobile en masse. Dans leur ouvrage sur la question de la dépendance automobile au sein des villes, Newman et Kenworthy (1989a) présentent une organisation territoriale des agglomérations qui, à travers la dispersion des services sur le territoire, finit par contraindre à dépendre de l'automobile pour la grande majorité des déplacements étant donné les distances qui séparent les différents lieux d'activités. Coutard (2002: 170) lie la dépendance automobile à la dispersion des logements et des équipements publics sur le territoire, affectant particulièrement les ménages les plus pauvres. Pour les auteurs, l'accessibilité renforcée par l'automobile tend à diminuer la densité urbaine. Ainsi, logements, commerces et services sont dispersés dans le territoire. Cette diminution de la densité urbaine (2) renforce les distances à franchir et par conséquent la dépendance à l'automobile.

La dépendance à l'automobile est donc le fruit de la conjonction entre une politique d'aménagement en faveur du développement des infrastructures routières et une politique industrielle de démocratisation de l'automobile. Cette conjonction a ouvert de nouveaux horizons résidentiels qui ont donné lieu à l'avènement du modèle d'habitat pavillonnaire structuré par les dynamiques du marché de l'immobilier. Ce système a favorisé l'éloignement résidentiel et la dispersion des activités. Les modes de vie qui en résultent sont marqués par l'éclatement des lieux et des temps de vie quotidiens. Bien que l'automobile permette aux individus de répondre à cet éclatement spatio-temporel, des tensions et des formes de vulnérabilités temporelles apparaissent.



FIN DE L'AUTOROUTE
LAURENTIENNE (EXTRÉMITÉ
SUD), UNE IMPORTANTE PORTE
D'ENTRÉE DANS LA CAPITALE
QUÉBÉCOISE (SOURCE:
JUDICIEUX 2014).

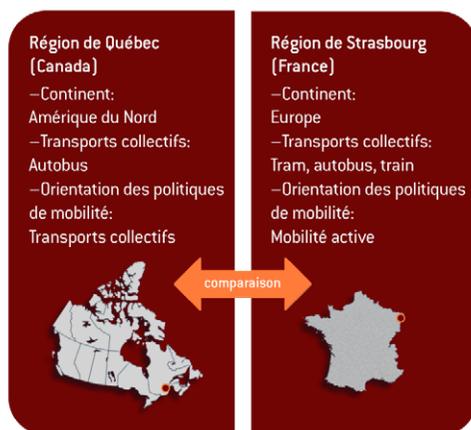
L'automobile, un outil de conciliation des temps et des lieux de vie La conduite de la vie quotidienne est marquée par un exercice d'équilibriste qui oblige les individus à articuler la dispersion de leurs temps et de leurs lieux de vie. La configuration de la conduite de la vie quotidienne est façonnée par plusieurs composantes spatiales et temporelles qui entretiennent des relations étroites. Tout d'abord, la mobilité quotidienne est contenue dans le prisme de la *Time Geography* (HÄGERSTRAAND 1970) qui impose aux personnes un budget spatio-temporel limité et qui correspond aux champs des possibles en termes d'accessibilité (LENNROP 1976; BURNS 1979). C'est au cœur de cette conjoncture du quotidien (DREYON 2016) que les individus doivent déployer leurs activités. Ces activités sont à la fois localisées dans l'espace et dans le temps et sont dotées de poids temporels différenciés. Les activités qui structurent la conduite de la vie quotidienne s'inscrivent dans trois grandes sphères. La première correspond à la sphère du travail et des activités rémunérées. La seconde sphère renvoie à la famille. La troisième sphère d'activités correspond à la mobilité et plus spécifiquement à la quantité d'espace franchi pour les déplacements quotidiens. Chacune de ces sphères exerce sur les individus une pression temporelle qui lui est propre. Pour la sphère professionnelle, il s'agit des exigences professionnelles (horaires de travail, rythme professionnel). La sphère familiale est marquée par le

temps consacré à la gestion du ménage. Enfin, la sphère de la mobilité renvoie au budget-temps de transport nécessaire à la réalisation de l'ensemble du programme d'activités des individus considérés. La concomitance de ces trois types de pressions temporelles donne le tempo de la vie quotidienne. Le niveau de pression temporelle de chacune des sphères dépend principalement des régimes d'engagement des personnes (THÉVENOT 2006), de la composition du ménage (ALLEN 2000) mais aussi de la configuration de mobilité quotidienne et par conséquent du choix résidentiel. Les individus qui habitent dans les périphéries peu denses se trouvent confrontés à d'importantes pressions temporelles associées à une configuration de mobilité quotidienne particulièrement tendue. La situation familiale, en particulier la biactivité du couple et la présence d'enfants, tend à renforcer les pressions temporelles sur le ménage. La concomitance de hauts niveaux de pressions temporelles donne à voir des modes de vie marqués par un rythme quotidien particulièrement soutenu. Dans cette configuration, l'automobile joue un rôle de pivot au cœur de la conduite de la vie quotidienne. Elle permet de répondre aux besoins de mobilité associés aux programmes d'activités de l'ensemble des membres du ménage. L'automobile optimise le champ des possibles en termes d'accessibilité et procure aux ménages une flexibilité importante qui permet aussi de pallier les situations d'aléas temporels. L'automobile aide les ménages à faire face à la fois aux injonctions spatiales qui renvoient à la localisation des aménités et aux injonctions temporelles qui correspondent aux horaires d'ouverture des commerces et services. Ainsi la configuration temporelle des ménages tendrait à influencer le niveau de dépendance à l'automobile et alimenterait le cercle vicieux évoqué plus haut.

Contextes et méthodologie

Mise en comparaison Dans les pays occidentaux, la motorisation des ménages a connu une forte progression depuis les quarante dernières années (JONES 2008). Le phénomène est bien documenté tant au Canada (VANDERSMISSEN, THÉRIAULT et VILLENEUVE 2004) qu'en France (COLLET 2007; DUPUY 2000; GALLEZ et MADRE 1993; PETEV et COULANGEON 2012). Les deux pays auxquels nous nous intéressons dans ce chapitre figurent d'ailleurs parmi les dix pays ayant le plus haut taux de motorisation des ménages (2). Le Canada se positionne en 3^e place avec un taux de motorisation de 676 véhicules pour 1 000 habitants et la France figure au 9^e rang avec 574 véhicules pour 1 000 habitants (JONES 2008). Les agglomérations de Québec et de Strasbourg présentent des situations contrastées et des politiques publiques de mobilité bien différentes. Le choix de ces deux terrains d'étude nous permet tout d'abord de faire une comparaison entre une région nord-américaine et une région européenne. La disponibilité des données, la connaissance des

CRITÈRES DE COMPARAISON.



terrains et leur caractère francophone ont en outre plaidé pour le choix de ces deux agglomérations.

L'épine dorsale du système de transports collectifs diverge. Du côté de Québec, il s'agit d'un système basé sur des réseaux d'autobus (principalement le Réseau de transport de la capitale sur la rive nord du Saint-Laurent et la Société de transport de Lévis sur la rive sud). La ville de Québec est traversée par un important réseau routier composé de trois principales liaisons nord-sud et de deux principales liaisons est-ouest. La ville compte deux gares dans son système ferroviaire qui offre des liaisons interurbaines dans le corridor Québec-Windsor.



PASSAGE PIÉTON
DANS LA TEMPÊTE, CAMPUS
DE L'UNIVERSITÉ LAVAL; TROTTOIR
ENNEIGÉ, BOULEVARD LAURIER;
MÉTROBUS HIVERNAL
PARC-O-BUS DU ZOO.
(PHOTOS: D. VILLENEUVE 2014).



Du côté de l'Eurométropole de Strasbourg, le système s'appuie sur une offre ferroviaire comportant un réseau central de tramways et un réseau de trains régionaux. Strasbourg est sillonné par un réseau de tramways composé de six lignes (20). C'est aujourd'hui le plus long réseau de tramways en France. Ce réseau a été l'un des premiers à être lancé dans le cadre de la renaissance du tramway français dans les années 1990 (PILARCZYK 2015: 8). La Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) est l'opérateur et le constructeur de ce réseau de tramways. Cette compagnie exploite également le réseau de bus qui est composé de trente lignes. La gare principale de Strasbourg offre des liaisons TGV vers Paris et Lyon ainsi que vers la Suisse et l'Allemagne. Elle compte également de nombreuses offres ferroviaires régionales. Bien qu'elles ne soient pas présentes dans le centre-ville, les autoroutes traversent l'agglomération avec deux principales liaisons nord-sud et trois principales liaisons est-ouest. Une discussion sur le réseau de transport de Strasbourg ne serait pas complète sans une référence à la mobilité active (21). La ville a dédié beaucoup d'espace aux piétons et aux cyclistes avec de nombreuses rues piétonnes. Elle dispose d'un réseau cyclable de 560 km, le plus grand de France, ainsi qu'un système de vélos en libre-service.

TRAM DEVANT
LE PARLEMENT EUROPÉEN
(PHOTO: D. VILLENEUVE 2015).



TRAM AU CENTRE-VILLE
DE STRASBOURG.
VÉLHOP À STRASBOURG.
(PHOTOS: D. VILLENEUVE 2015).

La recherche vise à comparer les deux agglomérations à deux niveaux. Le premier concerne les pratiques et les comportements individuels au sujet de la possession et de la pratique de l'automobile. Le second niveau compare la perception

des ménages non-motorisés quant à leur condition de mobilité. La recherche met en œuvre un dispositif d'investigation utilisant un appareil méthodologique mixte. Cet appareil tend d'abord vers l'analyse des données quantitatives susceptibles de révéler le phénomène de dépendance à l'automobile. Au niveau qualitatif, il s'appuie sur une série d'entretiens menés auprès d'environ trente ménages non-motorisés dans chacune des deux agglomérations ($n=57$) (JOHNSON, ONWUEGBUZIE ET TURNER 2007).

L'analyse quantitative mobilise les données des enquêtes de mobilité des deux agglomérations. Il s'agit d'abord de l'enquête Origine-Destination pour l'agglomération québécoise et de l'enquête ménages déplacements de la région urbaine strasbourgeoise pour le terrain français. L'analyse comparée des données de ces deux enquêtes permet de dégager les différences quant au niveau de motorisation des ménages et de leurs pratiques modales.

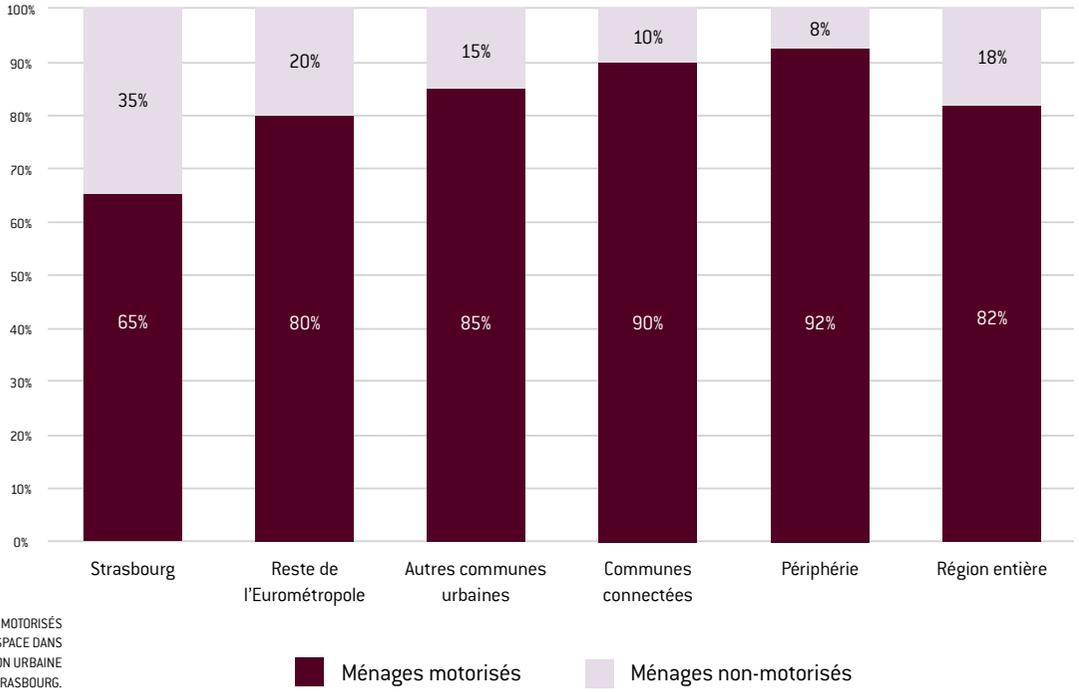


L'analyse qualitative se base sur des entretiens réalisés auprès de ménages qui ne possèdent pas d'automobile. Les entretiens avec des représentants de ménages non-motorisés consistaient en une discussion d'environ une heure abordant six thèmes: 1) dépendance à l'automobile, 2) non-possession de voiture (comment, pourquoi, depuis quand), 3) accessibilité (territoire et activités), 4) mobilité quotidienne (modes et motifs) 5) solutions alternatives à la voiture et politiques publiques, 6) exclusion sociale liée à la mobilité. L'essentiel de l'analyse présentée dans cet article se réfère aux discussions relatives à l'accessibilité du territoire. Le corpus de discours fait l'objet d'une analyse lexicométrique² d'une part et thématique d'autre part. Cette double analyse permet de montrer les difficultés d'accessibilité rencontrées par ces ménages et les déterminants associés.

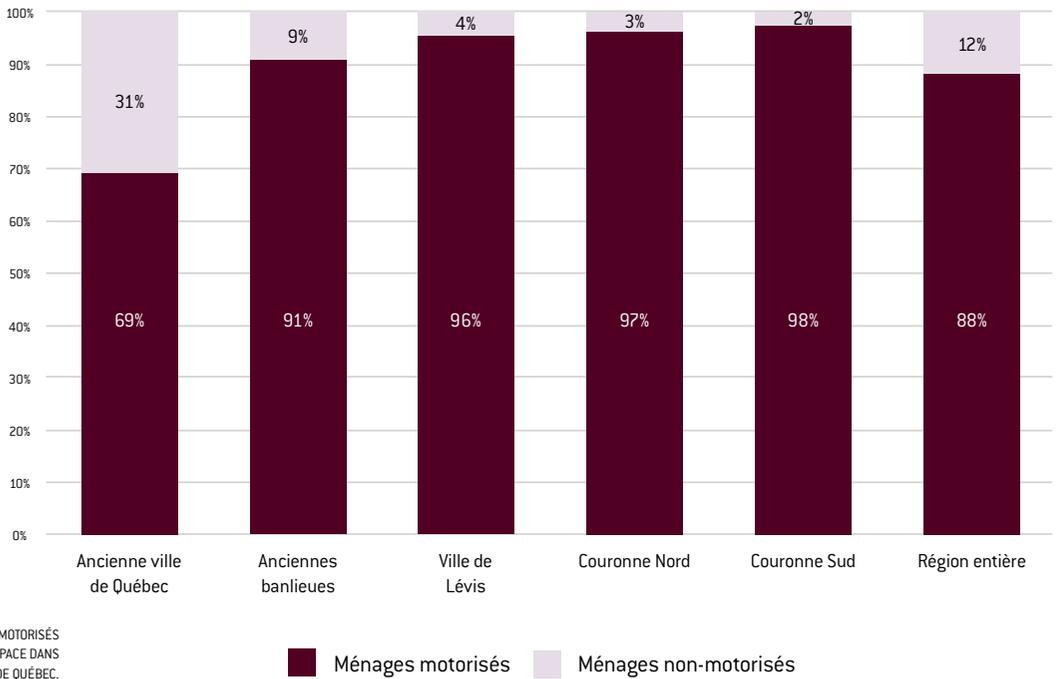
Résultats

La présentation des résultats s'organise autour de deux parties. La première est dédiée aux résultats de l'analyse quantitative au sujet de la motorisation des ménages dans les agglomérations de Québec et de Strasbourg. La seconde partie concerne l'analyse du corpus d'entretiens (21).

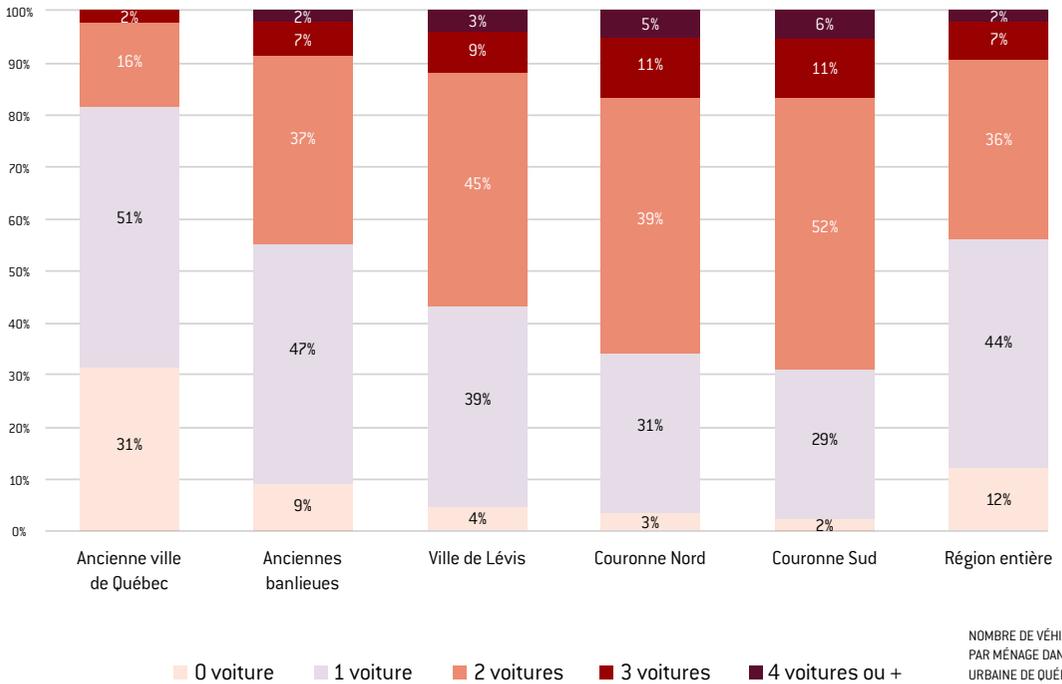
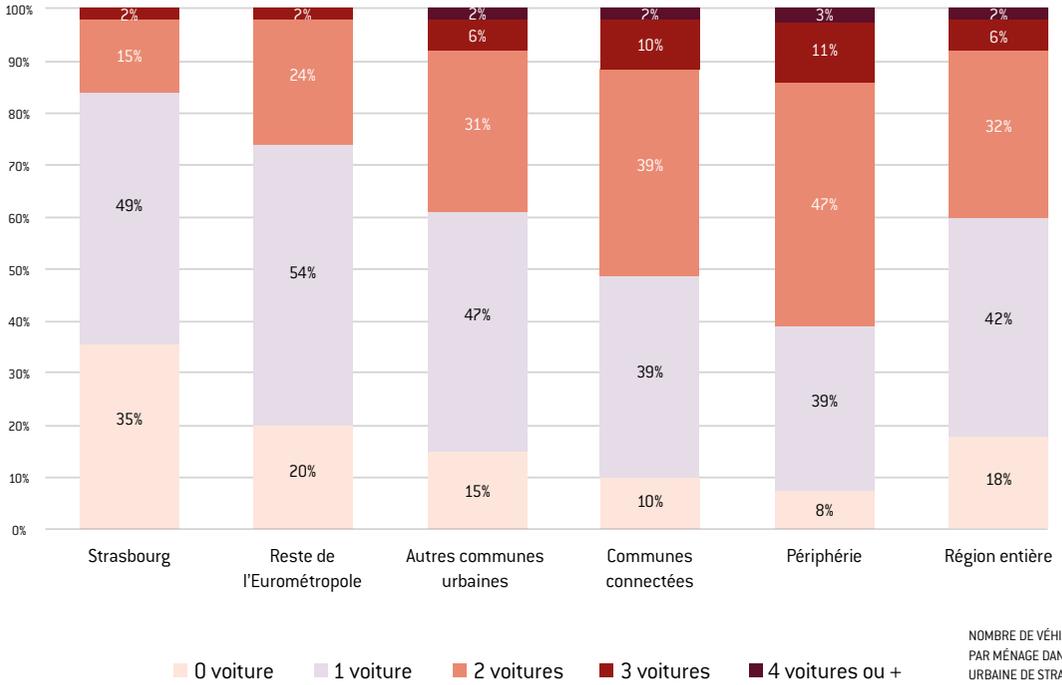
Analyse comparée de la motorisation des ménages et des pratiques modales La première analyse tend à présenter la part de ménages motorisés dans les agglomérations de Strasbourg et de Québec (voir les deux schémas à la page suivante). Nous comparons l'incidence de la dépendance automobile sur les deux agglomérations en fonction du type d'espace. La première observation est que plus le quartier est ancien, dense et bien desservi par les transports collectifs, plus le taux de ménages non-motorisés dans les deux régions urbaines est élevé. La différence la plus importante entre différents types de territoire étant celle entre la première colonne des typologies (la ville actuelle de Strasbourg et la vieille ville de Québec) et la colonne suivante (les anciennes banlieues de Québec qui ont été fusionnées à la ville de Québec et les autres municipalités qui forment l'Eurométropole agglomération de Strasbourg) avec respectivement une baisse de 22 et 15 points de pourcentage entre les deux types de territoires. Ensuite, lorsque l'on compare également les deux zones urbaines, tant d'un point de vue général que selon chaque type de territoire, nous remarquons que les ménages de la région de Strasbourg sont indéniablement moins motorisés que ceux de la région de Québec. Ce résultat suggère une plus grande dépendance automobile dans la région de Québec en comparaison à celle de Strasbourg. Avec le pourcentage de ménages ayant au moins une voiture pouvant atteindre 96%, 97% et 98%, pour certains secteurs de la région de Québec, on pourrait facilement penser que «tout le monde a une voiture». Ces premiers résultats montrent que la dépendance automobile est particulièrement importante dans les espaces peu denses. A contrario, les ménages qui résident dans les espaces urbains particulièrement bien desservis par les transports en commun sont moins motorisés. Bien que les ménages de la région strasbourgeoise soient relativement moins motorisés, cette observation est valable pour les deux régions urbaines.



PART DES MÉNAGES MOTORISÉS SELON LE TYPE D'ESPACE DANS LA RÉGION URBAINE DE STRASBOURG.



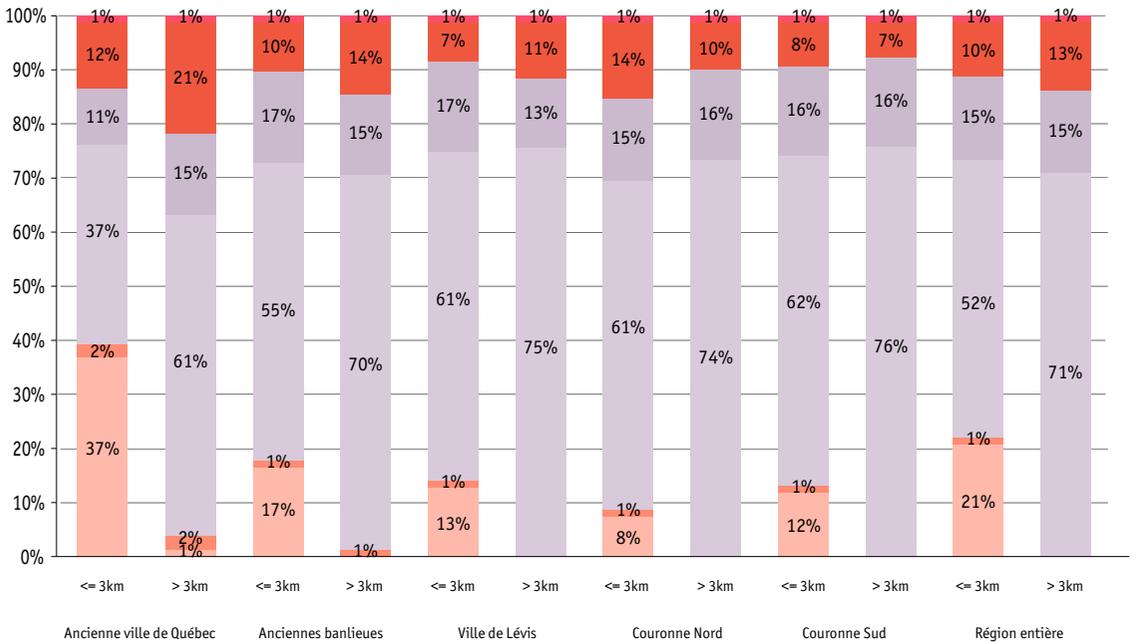
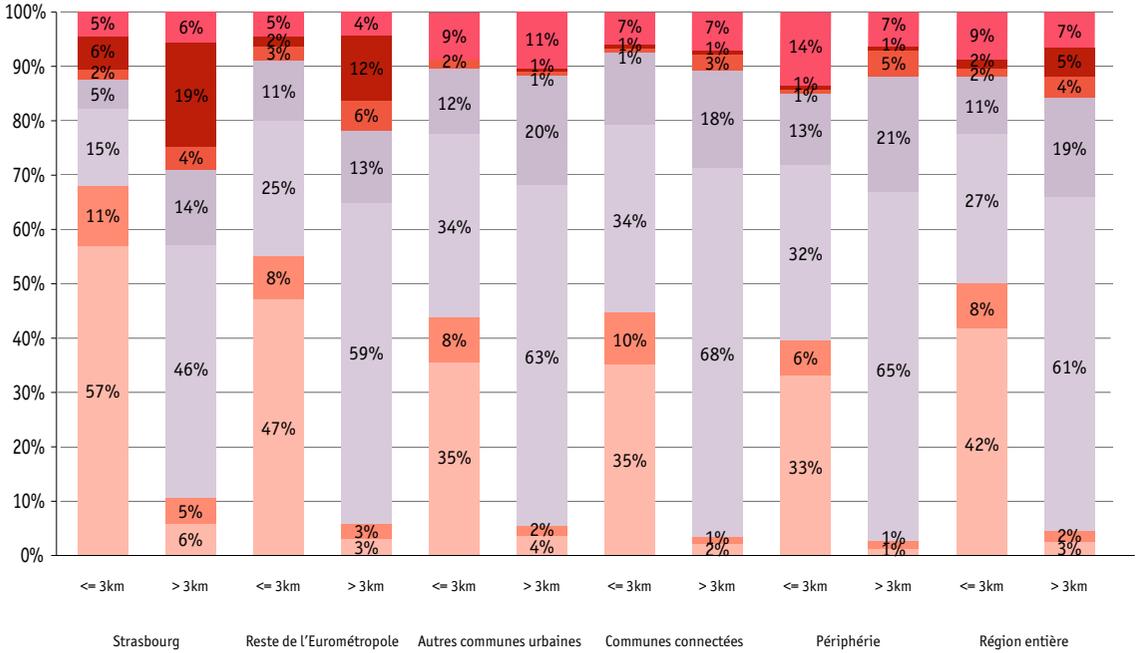
PART DES MÉNAGES MOTORISÉS SELON LE TYPE D'ESPACE DANS LA RÉGION URBAINE DE QUÉBEC.



La deuxième façon de comparer les deux zones en termes de dépendance à l'automobile est d'examiner de plus près le nombre de voitures par ménage (voir les schémas à la page précédente). En effet, comme ce fut le cas pour Næss (2006: 166), plus une région dépend de la voiture, plus il faut de voitures par ménage. Encore une fois, la région urbaine canadienne apparaît comme plus dépendante de la voiture que son équivalent européen. Dans l'ensemble, la région urbaine de Québec compte deux points de pourcentage de plus de ménages avec deux voitures et quatre points de pourcentage de plus de ménages avec trois voitures. En dehors des centres urbains (première colonne), la différence entre les deux régions urbaines est particulièrement saillante en ce qui concerne les ménages non-motorisés. En effet, bien que le niveau de motorisation croît en fonction de l'éloignement des centres urbains, la part de ménages non-motorisés est plus importante dans la région de Strasbourg avec un écart d'environ dix points de pourcentage par rapport à la région urbaine québécoise. Les cas de quadri et de tri-motorisation sont également plus importants dans la région urbaine de Québec. Ainsi, le niveau de motorisation de la région urbaine de Québec est plus important que dans la région de Strasbourg. Ces résultats confirment l'effet de l'éloignement des centres urbains sur le niveau de motorisation des ménages. Bien que des différences notables apparaissent entre les deux régions urbaines, celles-ci semblent toutes les deux soumises au cercle vicieux de la dépendance à l'automobile. Il s'agit à présent de poursuivre l'analyse à partir de la répartition des pratiques modales et leur comparaison entre les deux régions.

La distribution des parts modales diffère grandement entre les deux régions, illustrant une différence au niveau de la dépendance automobile. Cette différence est encore plus flagrante quand on répartit les parts modales selon la distance du déplacement. Les figures ci-contre montrent clairement que la part modale des modes actifs est beaucoup plus modeste dans la région de Québec, même pour les déplacements de moins de trois kilomètres. Strasbourg est le leader de la mobilité active dans tous les types de territoires dans l'ensemble des catégories de distances. Son avance de 28 points de pourcentage pour tous les modes actifs confondus pour les trajets de moins de trois kilomètres est particulièrement importante. De ce point de vue, les populations de la région de Québec apparaissent davantage dépendantes à l'automobile que celles de la région de Strasbourg. Dans la région de Québec, 67% de tous les déplacements de trois kilomètres ou moins sont effectués en voiture et comparativement seulement 38% à Strasbourg. Cet écart renforce la conclusion d'une plus forte dépendance à l'automobile dans la région de Québec.

Analyse comparée du discours des ménages non-motorisés L'analyse du corpus d'entretien auprès des ménages non-motorisés permet de mieux comprendre la structure du discours et ses déterminants. L'analyse de la discussion portant sur les lieux et les activités auxquels les ménages ne peuvent pas accéder a permis de dégager quatre grandes classes de discours. Le dendrogramme produit par l'analyse (voir pages suivantes) présente ces classes et les mots qui les composent. La taille du mot dans le graphe représente sa fréquence d'utilisation dans le discours. Ces classes de discours regroupent des thèmes de discussion autour des modes de transport, activités et destinations. De plus, l'analyse démontre que certaines classes sont statistiquement associées au discours de segment particulier de la population rencontrée.



■ Autibus ■ Tramway ■ Autre
■ Marche ■ Vélo ■ Auto (conducteur) ■ Auto (passager)

RÉPARTITION MODALE DANS LES RÉGIONS URBAINES DE STRASBOURG ET DE QUÉBEC EN FONCTION DE LA DISTANCE DE DÉPLACEMENT.

LA CLASSE 1

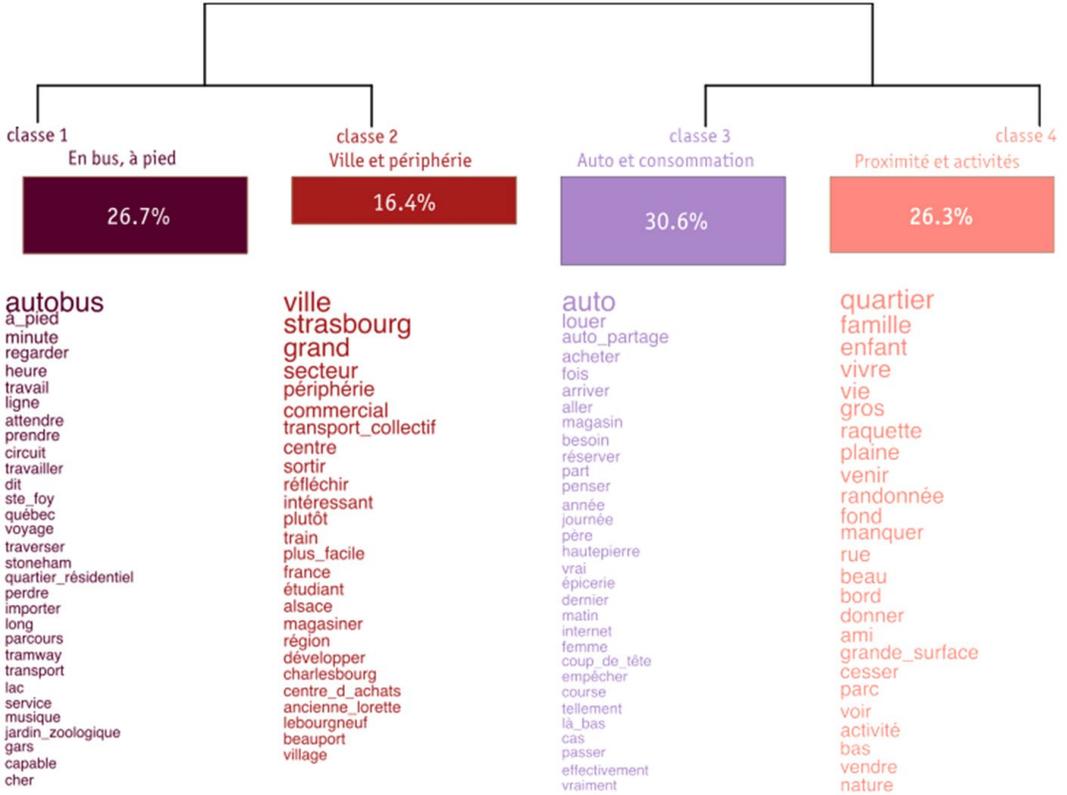
Elle correspond au discours des ménages qui connaissent de multiples difficultés, en particulier au niveau de l'usage du bus et de la marche. Ces difficultés renvoient à l'accès à l'offre d'autobus. L'usage de l'autobus est associé à une perte de temps et à une limitation d'accès à certains quartiers particuliers de l'agglomération de Québec, constituant ainsi un indice du haut niveau de dépendance à l'automobile de cette agglomération et des contraintes temporelles ressenties du fait de ne pas posséder de voiture. Les déterminants de ces difficultés sont multiples. L'analyse suggère que ce discours est porté d'abord par les personnes en situation de précarité économique (sans emploi, revenus modestes). Ces personnes sont par ailleurs relativement âgées (65 ans ou plus). Ce sont principalement des femmes qui ne disposent pas du permis de conduire. Les difficultés relevées dans la classe 1 concernent principalement les ménages qui résident dans l'agglomération de Québec. Cette citation de Mélanie (35 ans, famille monoparentale, niveau de vie: modeste à Québec) est représentative du discours inclus dans cette classe: «dans le coin [du] parc industriel, quand tu cherches du travail puis [*sic*] que tu restes en centre-ville puis que c'est dans ce coin-là, [y aller en] autobus t'oublies ça».

LA CLASSE 2

Elle décrit davantage les conditions de mobilité en ville et dans les périphéries. Les participants y mentionnent les transports collectifs dont le train. Elle comporte aussi des destinations précises qui sont problématiques, tels que certains secteurs commerciaux, des centres d'achats et des villages situés en région. La classe 2 comprend aussi des activités telles que le magasinage et les sorties. Cette seconde classe de discours est corrélée avec le fait de résider à Strasbourg. Les personnes qui tiennent le discours de cette classe disposent généralement d'un abonnement aux transports en commun et d'un permis de conduire. Elles sont habituellement actives. La citation suivante de Sabine (28 ans, en couple, niveau de vie: aisé à Strasbourg) est représentative de cette classe de discours: «plus généralement, même pour les vacances on se limite à ce qu'on peut atteindre en transport collectif, en bus, en train donc nous c'est la grande ville, ce n'est pas la campagne, les grands espaces».

LA CLASSE 3

Elle concerne l'auto et la consommation. On y discute des modes d'accès à la voiture pour ces ménages, soit louer une voiture dans le commerce ou devenir membre du système d'autopartage. Les participants présentent les modalités de cet accès à la voiture, le fait de devoir penser à l'avance et réserver un véhicule, ce qui empêche de partir à l'improviste sur un coup de tête. La classe contient aussi des activités et destinations liées à la consommation comme acheter, magasin, zone commerciale de HautePierre, épicerie. Cette classe de discours est associée aux participants vivants à Strasbourg, adhérents au système d'autopartage et ne se sentant pas exclus socialement. La citation de France (51 ans, famille monoparentale, niveau de vie: intermédiaire à Strasbourg) est typique du discours inclus dans cette classe: «par contre, ça m'arrive encore d'aller dans des zones commerciales comme par exemple celle de... où il y a Auchan entre autres mais là si j'y vais, je loue une voiture [en autopartage...]».



LA CLASSE 4

Elle concerne les choses à proximité et les activités à entreprendre. On y trouve des activités en plein air comme la raquette et la randonnée. La proximité est représentée par le discours sur le quartier ou la rue, mais aussi la famille et les enfants. On y retrouve aussi des destinations liées aux activités de loisir comme les Plaines d'Abraham à Québec ou plus généralement les parcs et la nature. Cette classe est corrélée au discours des répondants à Québec et des hommes. La citation de Philippe [38 ans, famille monoparentale, niveau de vie: intermédiaire à Québec] est représentative de cette classe: «cesser complètement non, mais la randonnée pédestre j'en fais beaucoup moins maintenant. Quand j'y vais, c'est avec des amis qui eux ont une auto, sauf que moi je [sic] peux pas initier l'activité».

DENDROGRAMME: ACTIVITÉS ET LIEUX IMPOSSIBLES D'ACCÈS SANS VOITURE.

Lors de l'analyse du corpus d'entretiens, plusieurs types de contraintes ont été identifiés. La figure à la page suivante présente un réseau d'expressions formées des mots les plus fréquemment utilisés pendant les entretiens ainsi que leurs relations. Deux grandes constellations de mots apparaissent dans ce réseau. Celle autour du verbe «aller», central à la discussion, se réfère aux activités et aux endroits auxquels il est impossible d'accéder sans voiture. Certaines activités comme la randonnée, le ski de fond et la visite d'amis font l'objet de constellations d'ordre secondaire. Nous avons identifié des contraintes de nature temporelle (soir,



La figure ci-dessus présente une comparaison des réponses selon la région grâce à une analyse comparée des spécificités entre les deux régions urbaines. Nous notons que dans la région de Québec, l'accès difficile en autobus à certains types de commerces comme le cinéma ou les quincailleries situées loin du centre-ville apparaît clairement. À Strasbourg, les participants mentionnent plus souvent le train et le vélo, ce qui est représentatif de l'usage de ces modes dans la région. Les modes spécifiques à chacune des régions, autobus pour Québec et train pour Strasbourg, montrent la spécificité régionale des pratiques modales.

ACTIVITÉS ET LIEUX IMPOSSIBLES
D'ACCÈS SANS VOITURE,
SPÉCIFIQUES À CHAQUE RÉGION:
RÉGION DE QUÉBEC (GAUCHE);
RÉGION DE STRASBOURG (DROITE).

Conclusion

La relecture théorique de la dépendance automobile au prisme des configurations temporelles des ménages a permis de soulever plusieurs questions en termes de politiques publiques d'aménagement de l'espace et plaiderait pour une réflexion en faveur de politiques publiques d'aménagement des temps. En premier lieu, l'assouplissement des configurations de mobilité quotidienne nécessite d'interroger le modèle résidentiel pavillonnaire qui s'accompagne de l'éclatement des temps et des lieux de vie. La lutte contre cet éclatement implique une planification urbaine plus cohérente (KORSU, MASSOT et ORFEUIL 2012) qui favoriserait davantage la proximité et la mixité fonctionnelle et donnerait lieu à une utilisation plus limitée de l'automobile. Deuxièmement, il importe de discuter des politiques publiques de régulation du marché de l'immobilier et du foncier. L'autorégulation de ce marché favorise l'éloignement résidentiel des ménages les plus modestes. Ces ménages se trouvent d'une part en situation de vulnérabilité économique étant donné les coûts souvent sous-estimés (KAUFMANN 2008) d'achat et d'entretien d'une voiture. D'autre part, ces ménages font face à des situations de vulnérabilité temporelle liées à une configuration de mobilité particulièrement tendue (2). L'aménagement des temps (BONFIGLIOLI 1997) apparaît également comme un levier d'action pertinent pour soulager le niveau de pression temporelle qui s'exerce sur les personnes. Il est

possible d'envisager des chronopolitiques publiques. Ces politiques pourraient agir concrètement sur la rigidité des cadres temporels liés aux horaires d'ouverture des commerces et services qui nécessite l'utilisation de la voiture pour parer au plus pressé. Elles pourraient accompagner les mesures d'adaptation des horaires de travail. Le renforcement de l'offre de transports collectifs en horaire atypique serait également une des mesures de cette chronopolitique en vue de limiter l'utilisation de la voiture individuelle. Enfin et en s'appuyant sur les perspectives ouvertes par Rosa (2010), les chronopolitiques sont également à même de satisfaire les aspirations qui s'orientent vers le ralentissement dans les pays occidentaux (FORUM VIES MOBILES 2016). Les contraintes liées au temps sont d'ailleurs présentes dans le discours des représentants de ménages non-motorisés lorsqu'ils discutent des activités et lieux impossibles à accéder sans voiture. On en constate plusieurs dans les figures ci-dessus comme soir, week-end, manquer de temps, long, attendre, minute, etc. Par exemple, la citation de Mélanie (35 ans, famille monoparentale, niveau de vie: modeste à Québec) présente bien la perception des contraintes temporelles liées à l'utilisation des transports collectifs: «c'est une perte de temps, je veux dire t'es assis dans l'autobus puis si tu restes dans le quartier résidentiel et que tu veux te rendre au terminus t'es prisonnier de ça, faut que tu subisses».

Le phénomène de la dépendance à l'automobile touche les grandes villes occidentales à la fois en Amérique du Nord et en Europe. L'approche proposée dans ce chapitre a permis de confirmer ce constat à partir d'un protocole de comparaison entre les agglomérations de Strasbourg et de Québec. Les investigations ont permis de montrer que le niveau de dépendance à l'automobile provenait à la fois de la configuration urbaine et de l'offre de transport. En effet, et bien que Strasbourg et Québec présentent les indicateurs de la dépendance à l'automobile, des nuances apparaissent. Strasbourg s'inscrit dans un modèle de ville européen et propose une importante offre de transport alternative à la voiture. Ces deux paramètres tendent à favoriser l'utilisation de cette offre par les populations résidentes. A contrario, Québec est moins bien doté au niveau de l'offre de transport alternative et son modèle de ville s'inscrit dans le modèle nord-américain peu dense. Cette configuration semble encourager la motorisation des ménages et l'utilisation massive de l'automobile. Ces différences favorisent a priori un plus grand potentiel d'exclusion sociale à Québec en comparaison de Strasbourg. Cette hypothèse sous-jacente a été vérifiée à partir de la comparaison de deux groupes de ménages non-motorisés. L'étude de la dépendance à l'automobile chez ces ménages a permis de révéler les difficultés rencontrées et les manières de les contourner. La comparaison entre Québec et Strasbourg montre que ces ménages rencontrent des problèmes similaires quant à l'accessibilité aux lieux et aux activités. Le fait de ne pas posséder d'automobile génère d'importantes contraintes à la fois spatiales, temporelles et sociales. Les déterminants de ces difficultés renvoient notamment au niveau de vie, au genre et à la structure du ménage. Bien que les difficultés d'accessibilité soient partagées par les deux groupes de ménages, les palliatifs semblent se différencier. En effet, la forte offre de transports alternatifs à la voiture (vélo, tram, bus) à Strasbourg semble intervenir comme un support à la mobilité des ménages strasbourgeois. A contrario,

le groupe de Québec semble davantage pénalisé par la non-motorisation. En effet, la seule offre de transport alternative à la voiture, l'autobus, est fortement associée aux difficultés. Dans ces conditions, les ménages non-motorisés de Québec disposent d'un niveau d'alternative moins important en comparaison à Strasbourg. Si l'accès à la ville est déterminé par le niveau d'accessibilité, les ménages de Québec se trouveraient en situation de plus forte exclusion sociale et spatiale en comparaison à Strasbourg. Au niveau de la planification des transports urbains, ce chapitre abonde dans le sens d'un investissement massif à destination d'une offre modale alternative à la voiture. À l'instar de Strasbourg, le déploiement de cette offre serait susceptible de réduire l'exclusion sociale impliquée par la dépendance à l'automobile. Le droit à la ville pour toutes et tous implique donc de repenser le modèle actuel et de sortir du cercle vicieux de la dépendance à l'automobile.

¹ Adapté de *Vivre en ville*, 2012.

² Les analyses lexicométriques sont basées sur une analyse de discours utilisant le logiciel open source IRaMuTeQ (RATINAUD et DÉJEAN 2009).

III / AGIR SUR LES MODES DE VIE POUR RÉDUIRE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

CONSOMMATION

Photographies de Yafiza Zorro

9 / LA LOCALISATION RÉSIDEN- TIELLE AU-DELÀ DES ASPIRATIONS

Emmanuel Ravalet • Lorris Tabbone • Vincent Kaufmann

10 / POUR UNE PROSPECTIVE DES MODES DE VIE

Vincent Kaufmann • Emmanuel Ravalet

11 / COMMENT CONCEVOIR DES CADRES DE VIE DURABLES À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ?

Sophie Lufkin • Emmanuel Rey

CONSOMMATION

Ne faudrait-il pas, pour décrire et comprendre les modes de vie contemporains, fouiller dans les poubelles ?

Il serait presque envisageable d'approcher les modes de vie des personnes et des ménages uniquement sur la base de la consommation. Il peut s'agir de la consommation énergétique, qui constitue un marqueur de notre rapport au logement, du temps que l'on y passe et des activités qui y sont déployées. Au-delà, chaque sortie du logement est associée à une consommation d'énergie pour se déplacer (à moins de marcher ou de pédaler). Nous consommons aussi pour nous nourrir, pour nous vêtir, nous occuper, etc.

À l'image des fouilles archéologiques, permettant parfois de recomposer, par fragments, ce que pouvaient être les modes de vie de populations anciennes, nous vous invitons à l'observation des marqueurs et des traces de nos consommations.



RESTAURANT



VOYAGES



RESTAURANT BOURN
GRILL KEBAB SPECIALITES TURQUES

RESTAURANT JAPONAIS

01 46 07 01 88



46

Château Landon

N13

N41



UN LIQUR D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTE. A CONSOMMER AVEC MODERATION.

www.havas voyages.fr











la
mode
time
PARIS
MAINE
LA MODE
9 MARS
16
FW
© summum



Man in a dark puffer jacket and dark pants walking across the street, carrying a white plastic bag.

Street scene with shops including 'WESTERN UNION', 'TRANSPORT D'ARGENT', and 'FRANCAIS'. Motorcycles are parked along the sidewalk.

Man in a dark jacket sitting at a small round table with a green top, holding a glass of beer.

Man in a dark jacket and blue scarf sitting at a small round table with a green top, looking towards the camera.

Small round table with a green top and a white logo, part of the cafe's outdoor seating.

Small round table with a green top and a white logo, part of the cafe's outdoor seating.





Vins
au verre

Cocktails
maison

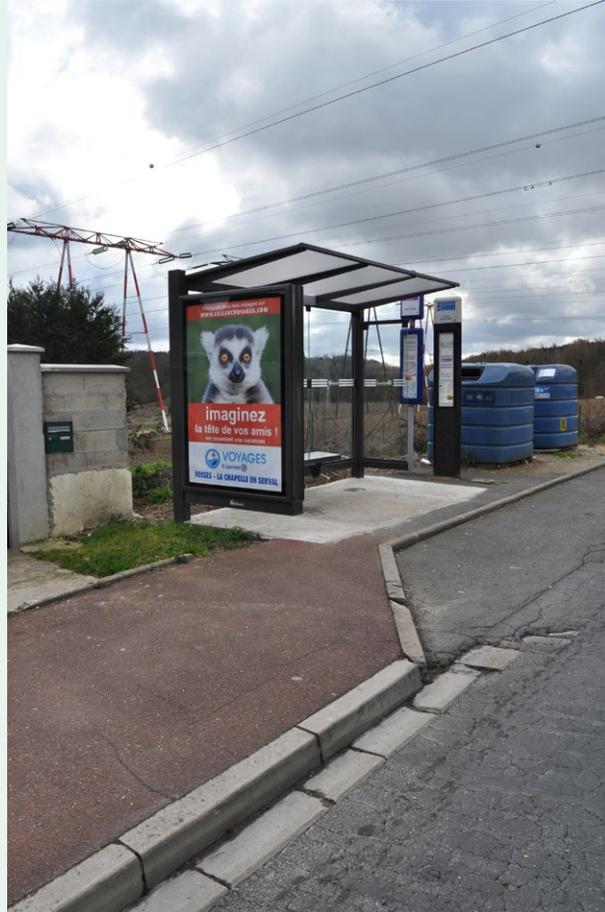
Brunch
every Day

Service
Non Stop

100%
Café
100%
Café



Impasse
Saint-Pierre







avelex worldwide money

avelex worldwide money

VERS LE HALL ALSACE

VOUS TROUVEREZ



Boutiques & Restaurants

Esprit	Mango
Maxx	Fnac
Foodissimo	Brasserie Flo
Louis Pion	Relay
L'Occitane	The Cotton Gallery



DOCUMENTS OFFICIELS



Accès aux trains

Trains • Zu den Zügen

2 • 12 Plate-forme jaune

Yellow concourse • Gelber Querbahnhof

Billets Espace Alsace
Grandes Lignes

Mainlines tickets • Fahrkarten Fernverkehr



la







LE CHAMP TORTU
TENNIS PRIVÉ
RÉSERVÉ AUX RÉSIDENTS
ACCÈS INTERDIT



TENNIS
JEAN
BECKER
02020 BOISSONS (23) 55 20 55



9 / LA LOCALISATION RÉSIDENTIELLE AU-DELÀ DES ASPIRATIONS

Emmanuel Ravalet • Lorris Tabbone • Vincent Kaufmann

Introduction

Quelle que soit la manière dont on les caractérise, les modes de vie des personnes et des ménages sont assez étroitement associés au territoire dans lequel ils résident. Dans une certaine mesure, le choix résidentiel fait même partie intégrante du mode de vie, puisqu'il renvoie à un moment donné, à l'arbitrage *le meilleur possible* de l'ensemble des critères qui entrent dans l'équation complexe.

Un mode de vie est constitué d'un programme d'activités, de préférences et d'attitudes. Il évolue avec le temps, au fil des événements qui viennent marquer notre vie personnelle et professionnelle. En revanche, le lieu de résidence n'évolue que d'une manière discontinue et par à-coups, au gré des déménagements et des transformations du quartier. Il est difficile d'assurer dans ces conditions une cohérence pérenne entre le mode de vie et les aspirations résidentielles. C'est dans les divergences, voire les incompatibilités entre modes de vie et localisation résidentielle que nous vous proposons de plonger dans ce chapitre. Nous les appellerons «dissonances résidentielles» et nous tenterons de mettre à jour l'intérêt de leur analyse, et l'enjeu qu'il y a à les traiter sur le plan politique.

Contextualisation et cadrage théorique

Les individus face aux enjeux collectifs et sociétaux Dans les champs de l'urbanisme et de l'aménagement des territoires, on fait souvent référence à la tension entre l'individuel et le collectif pour expliquer, au moins en partie, les dynamiques d'étalement urbain, de ségrégation, de gentrification, etc... Travailler avec la notion de mode de vie permet d'analyser la cohérence des comportements des personnes. Que nous dit la littérature sur le rôle que jouent les individus dans ces dynamiques ? Les efforts réalisés en faveur de la densification (verte, intelligente, etc.) ont beau être louables, beaucoup de gens ne veulent pas de la densité et préfèrent vivre dans une maison individuelle (BONVALET et DUREAU 2000). La ségrégation, une dynamique avec des effets sociaux et économiques très négatifs, serait quant à elle assez largement portée par l'entre-soi, qui relève d'une propension des personnes à choisir des localisations résidentielles assurant une certaine ressemblance avec les personnes qui habitent autour (RAVALET 2009). Pour ce qui est de la gentrification, elle serait provoquée par quelques «artistes» pionniers, puis des gentrificateurs bien plus nombreux, qui, au-delà de l'entre-soi évoqué avant, viennent s'inscrire dans certains

quartiers avec des modes de vie et des régimes de consommation nouveaux [BIDOU-ZACHARIASSEN 2003; SMITH 2003]. Dans tous ces exemples, porteurs de bien des maux, c'est l'individu en général et le choix du lieu de résidence en particulier qui va être porteur, du moins en partie, des dynamiques citées. Il y a évidemment bien des lectures différentes, qui intègrent plus largement les acteurs collectifs, que celles que nous venons de faire de l'étalement, de la ségrégation et de la gentrification. Pour autant, les choix individuels dessinent de manière très importante ce que seront les sociétés futures.

Nous proposons donc de nous concentrer sur les individus et les choix résidentiels. À noter que le mode de vie peut être considéré alors comme la structure cohérente au sein de laquelle ce choix est mûri, fait, puis assumé.

Le choix résidentiel entre désirs et contrainte Si l'on s'attarde sur les logiques à l'œuvre dans le choix résidentiel, on remarque que les critères qui entrent dans l'équation sont nombreux, que les arbitrages sont complexes et dépassent souvent d'ailleurs le cadre individuel pour intégrer au moins celui du couple ou du ménage.

Alors que l'oiseau choisit une branche pour y construire un nid, toujours plus ou moins le même, pour nous, le choix du logement passe généralement par le choix d'un nid... et d'une branche. Maison individuelle ou appartement dans un immeuble collectif, avec ou sans jardin (ou balcon), plus ou moins grand, isolé, avec une vue sur la rue, la montagne... Ces éléments concernent le nid. Quant à la branche, c'est l'environnement immédiat du nid, le quartier, son calme, les voisins (qui nous ressemble? – ce qui renvoie à l'entre-soi évoqué précédemment), l'école pour les enfants, les services et commerces à disposition, la proximité de l'autoroute, d'une gare ou d'un arrêt de transport public, la proximité du lieu de travail, ou des lieux de travail pour les couples de biactifs, etc. Beaucoup de critères à intégrer, donc.

Derrière cette complexité se cachent deux lames de fond, deux forces qui viennent structurer et conditionner les choix: il y a ce que l'on veut, nos aspirations, et ce que l'on peut (et ce que l'on ne peut pas), notre champ des possibles, et donc les contraintes qui le définissent. On dit que les modes de vie en général sont articulés entre désirs et contraintes. Aucun n'est totalement désiré bien entendu, ni totalement contraint. Mais ces forces existent et sont souvent difficiles à révéler de manière fine dans la décomposition des logiques qui président à un choix, en particulier lorsqu'il est aussi structurant que le choix du lieu de vie.

Les dissonances résidentielles Dans ce chapitre, nous nous inscrivons dans cet effort de réflexion autour des arbitrages de choix résidentiels. Plus précisément, et de manière à mettre en évidence les situations dans lesquelles les contraintes surpassent ou ont surpassé les désirs, nous travaillons sur les dissonances entre aspirations résidentielles et localisations résidentielles effectives (21).

Trois types de dissonances résidentielles seront étudiés ici, elles concernent des personnes:

- qui aimeraient vivre en ville et vivent à la campagne;
- qui aimeraient vivre à la campagne et résident en ville;
- qui aimeraient un jardin et n'en ont pas.

Derrière l'analyse de ces trois formes de dissonance, c'est bien l'idée de l'individu face au collectif que nous souhaitons aborder. Les personnes concernées par la première dissonance souhaitent habiter dans des territoires denses (comme le veut la logique collective, portée par les questions environnementales principalement), mais n'y parviennent pas... Comment assurer alors les conditions qui pourraient permettre à ces personnes de rejoindre les territoires denses ? Le second cas est inverse. Il s'agit de personnes qui souhaitent quitter les territoires denses. Comment comprendre ces situations et comment peut-on trouver des solutions qui pourraient permettre de les retenir ? Mais doit-on vraiment chercher à les retenir dans ces territoires qui semblent ne pas correspondre à leurs aspirations ? La troisième aspiration concerne finalement une question qui peut paraître plus anodine, celle des jardins. Les dissonants dont nous parlerons souhaiteraient avoir un jardin. Nous montrerons pour eux, comme dans les deux cas précédents, quel est l'enjeu de cette question à partir d'une mesure des consommations énergétiques liées à leur mobilité.

Plusieurs questions articulent notre démarche et seront traitées pour chacune des trois dissonances:

- Qui sont les personnes concernées ?
- Quelles sont les raisons qui peuvent expliquer les dissonances résidentielles ?
- Quels sont les impacts de ces dissonances sur les consommations énergétiques ?

Méthode et données utilisées

Pour travailler sur la manière dont les aspirations résidentielles et les localisations résidentielles effectives s'articulent, nous avons décidé de nous appuyer sur des données issues de l'enquête quantitative ad hoc « Mode de vie et Énergie », réalisée fin 2013. L'originalité de cette enquête repose sur des questions permettant de caractériser à la fois les modes de vie à l'échelle des personnes et les consommations énergétiques dans le logement et au travers des déplacements dans l'espace.

Le questionnaire permet de couvrir les éléments suivants: les caractéristiques sociodémographiques, les activités quotidiennes, les déplacements dans l'espace, les préférences / attitudes / valeurs et les données concernant les consommations énergétiques. L'enquête a été envoyée en version papier à un panel connu de 2 191 ménages représentant la population française, selon la méthode des quotas; en novembre 2013, pour une réception des résultats fin décembre 2013.

L'échelle d'analyse des modes de vie, des activités réalisées et des consommations énergétiques est individuelle, bien qu'une partie de ces éléments puissent s'inscrire en partie dans le contexte du ménage. Nous caractérisons ainsi le ménage d'appartenance des personnes enquêtées pour rendre compte des effets qui y sont liés.

Les données à disposition ont été enrichies à l'aide d'éléments caractérisant le contexte des territoires de vie des enquêtés (à différentes échelles). Plusieurs bases de données ont été utilisées pour ce faire, elles sont issues de la statistique publique française et concernent plus précisément le Recensement Général de la Population et la Base Permanente des Équipements.

Pour analyser les éventuelles dissonances entre aspirations et localisation résidentielle effective, nous avons synthétisé les préférences résidentielles des enquêtés en recourant à des analyses factorielles. Cinq composantes concernant le quartier et quatre composantes pour le logement ont été retenues et viennent caractériser les aspirations résidentielles que nous utilisons ensuite. Les axes issus de cette analyse peuvent être décrits de la manière suivante, dans l'ordre de leur importance [caractérisée par la valeur propre associée à chaque axe]:

POUR LE QUARTIER

COMPOSANTE 1 – ANIMATION LOCALE & VIE DE QUARTIER

Souhaite la présence d'installations de sport et loisirs, d'offre culturelle et artistique, de vie associative, ainsi que des restaurants, bars et autres activités de vie nocturne dans le quartier.

COMPOSANTE 2 – NATURE, CHARME & TRANQUILLITÉ

Aimerait profiter d'espaces verts et de la proximité avec la nature. Le charme, le calme et la tranquillité sont également privilégiés lors du choix du quartier.

COMPOSANTE 3 – CENTRE-VILLE & PROXIMITÉ AUX AMÉNITÉS ET SERVICES

Désir d'habiter au centre-ville, mais aussi à proximité des transports publics locaux, d'une gare ferroviaire et de commerces et services.

COMPOSANTE 4 – SOCIABILITÉ

Recherche la proximité avec la famille et les amis.

COMPOSANTE 5 – FORMATION & TRAVAIL

Recherche la proximité avec le lieu de travail ou d'étude, mais aussi la qualité des écoles et crèches.

POUR LE LOGEMENT

COMPOSANTE 1 – JARDIN & ESTHÉTIQUE

Recherche la présence d'un jardin ou d'une terrasse, une belle vue, une luminosité suffisante et plus généralement, que le lieu ait du cachet – une esthétique qui plaise.

COMPOSANTE 2 – SURFACE OU EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Souhaite un grand nombre de pièces et de la surface.

COMPOSANTE 3 – LOGEMENT DURABLE

Recherche un bon agencement, la qualité écologique du bâtiment ainsi que de la luminosité.

COMPOSANTE 4 – LOYER ET COÛT À LA CONSOMMATION

Cherche un bon loyer / un bas prix pour le logement ainsi qu'une qualité écologique élevée.

À l'aide d'une méthode statistique, les discours des personnes, captés par l'enquête, nous permettent de situer leurs aspirations résidentielles par rapport aux composantes citées ci-dessus. Nous avons ensuite fait le lien entre leurs discours

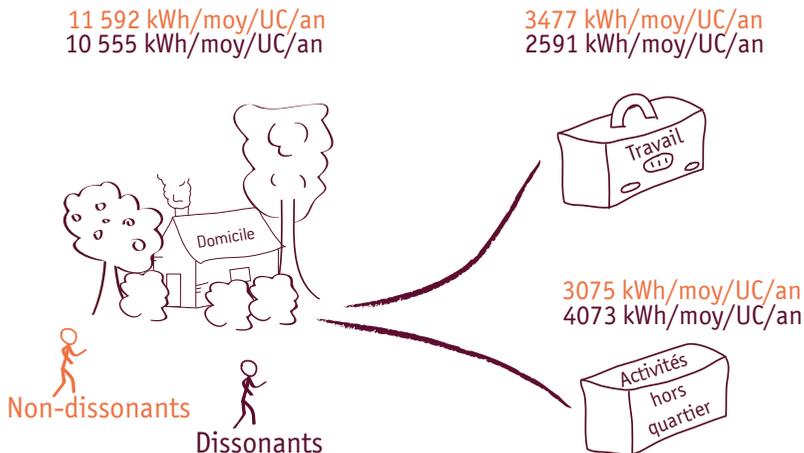
et leurs localisations résidentielles effectives. Trois profils de dissonance ont alors été identifiés et sont étudiés dans la suite de ce chapitre.

Résultats

Avant de rendre compte plus précisément de la situation de personnes qui connaissent une des dissonances résidentielles, nous souhaitons au préalable préciser qu'ils ne forment pas la majorité de la population. 75% des enquêtés ont des aspirations au niveau résidentiel qui correspondent au lieu dans lequel ils vivent. À l'inverse, on peut remarquer tout de même que les dissonances résidentielles ne sont pas si anecdotiques et concernent tout de même presque un tiers de la population. Par ailleurs, ce chiffre sous-évalue sans doute la situation si l'on prend au sérieux la notion de dissonance cognitive [FESTINGER 1957]. Cette notion suggère que les personnes ajustent a posteriori leurs opinions, croyances et idéologie au comportement qu'ils viennent de réaliser, même si ce dernier est contraire à ce qu'ils désiraient faire en premier lieu. On peut donc légitimement imaginer que des personnes mécontentes de leur localisation résidentielle aient par la suite fait évoluer leur discours pour minimiser cette dissonance cognitive et par là supprimer la dissonance résidentielle.

J'AIMERAIS VIVRE EN MILIEU DENSE, MAIS CE N'EST PAS LE CAS

La ville dense offre une grande proximité aux services et aux aménités de manière générale. C'est un environnement qui peut être recherché pour ses vertus en termes de qualité de vie/loisirs et sociabilité, mais également pour son côté très fonctionnel (desserte des transports en commun). Ces éléments concernent respectivement les composantes 1 et 3 des aspirations résidentielles relatives au choix du quartier. La première dissonance dont nous souhaitons parler ici concerne les personnes qui cherchent à vivre dans cet environnement dense mais qui, de fait, résident plutôt dans les communes peu voire très peu denses (ils représentent 4% de l'échantillon). Dans un contexte politique volontariste qui vise à une densification croissante des



territoires, il est important de mieux comprendre pourquoi certaines personnes, qui pourtant aimeraient vivre dans ces territoires, plus denses, ne le font pas, de manière à essayer de lever les freins qui les en empêchent...

Notre idée, comme pour les deux profils de dissonants qui suivent, était de comparer les populations dissonantes et non-dissonantes tout en utilisant un dénominateur résidentiel commun (dans notre cas, le fait d'habiter dans une commune peu dense ou rurale). Le but est ensuite de comparer le profil de ces deux populations afin de comprendre les origines de cette dissonance et ses effets en termes de programmes d'activités, de déplacements dans l'espace et *in fine*, de consommation énergétique.

Les personnes qui aimeraient vivre en ville et vivent à la campagne, pour le dire de manière plus abrupte, appartiennent à des ménages plutôt petits (ce sont plutôt des personnes seules ou des couples sans enfant). Ils ont des revenus relativement limités et habitent un logement dont la surface est légèrement plus petite que celle des non-dissonants. La part de retraités parmi ces dissonants est particulièrement élevée.

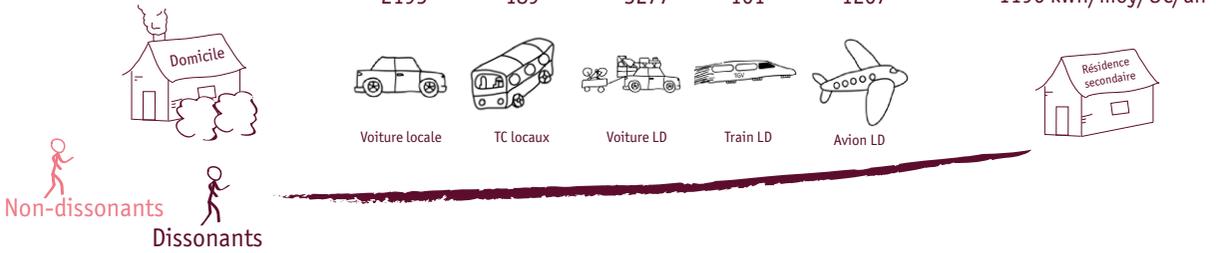
Les dissonants ont tendance à réaliser un grand nombre d'activités hors du quartier. Ils pratiquent ainsi diverses activités associatives et culturelles que l'on trouve davantage dans l'urbain dense, au prix de déplacements plus longs et plus nombreux. La réalisation d'activités extérieures (cinéma, sport, voir les proches, etc.) est, à l'exception du travail, toujours plus intense chez les dissonants. On sent chez eux un besoin de rejoindre et participer à des activités qu'ils ne trouvent pas forcément dans leur environnement résidentiel, engendrant de fait une présence moins forte dans le domicile.

Il est difficile de rendre compte avec précision des raisons pour lesquelles les personnes concernées par cette dissonance ne résident effectivement pas en ville. De fait, et comme nous l'avons mentionné précédemment, le choix résidentiel relève d'une équation complexe intégrant de très nombreux critères. Une dissonance relevée sur un des critères ne signifie pas nécessairement qu'il y a dissonance sur plusieurs critères. La localisation résidentielle effective est peut-être la moins mauvaise qu'ils ont trouvée. Il faut également rappeler, d'autant plus que nous parlons ici pour une part importante de personnes âgées, que le choix résidentiel n'a pas été fait au même moment que la question de leur aspiration résidentielle. Aussi, les situations personnelles, professionnelles et familiales, évoluent et s'il existe une certaine inertie au déménagement, une dissonance peut se créer avec le temps. On peut ainsi remarquer la très large majorité des propriétaires parmi ces dissonants... et l'on sait que la propriété est un frein au déménagement (HELDERMAN 2006; BATTU 2008).

Il reste au-delà de toutes ces précautions la question du prix pour l'accès à la ville. Les faibles revenus des dissonants concernés doivent nous inciter à poser la question de l'accès aux logements de l'urbain dense. La situation est d'autant plus problématique que les nombreux déplacements qu'ils font en direction de la ville peuvent avoir un coût non négligeable, économique, mais aussi environnemental.

J'AIMERAIS VIVRE À LA CAMPAGNE, MAIS CE N'EST PAS LE CAS

La recherche de calme, de la tranquillité et du bien-être se traduit souvent, lorsque cela est possible, par le choix de vivre dans le rural. Les grands espaces verts,



l'éloignement de l'agitation et du bruit de la ville ainsi que des loyers moins chers permettent aux personnes et notamment aux ménages avec enfants, de pouvoir s'épanouir sans les contraintes liées à la vie dans l'urbain dense. Nous nous concentrons ici sur les individus qui désirent vivre à la campagne mais de fait, habitent la ville dense (203 individus, soit 9% de l'échantillon).

Ces populations sont intéressantes à plusieurs titres puisqu'elles illustrent ce qui peut participer à vouloir quitter la ville. Les politiques urbaines contemporaines parlent beaucoup d'attractivité des territoires urbains pour souligner à quel point la vie en ville peut être de qualité. Mais devrait-on parler également de la propension des territoires à retenir ses habitants ? Ou plus largement de la ville à accueillir les populations quelle que soit leur position dans le cycle de vie ?

La population dissonante étudiée ici est globalement plus âgée que celle des non-dissonants. Ils ont un revenu annuel plus fort, mais sont proportionnellement plus de retraités dans des ménages plus petits.

Nous constatons qu'en termes d'activités, les dissonants font plus de loisirs dans le quartier mais moins d'activités de sociabilité. En contrepartie, ils investissent davantage leur logement. Leur mobilité est également différente de celle des non-dissonants : ils sont beaucoup plus actifs en voiture alors que les non-dissonants préfèrent les transports publics. De plus, ces dissonants font le triple de distances (1 500 km/an) pour rejoindre leur résidence secondaire.

Ces éléments, concernant à la fois le domicile et la mobilité, semblent bien montrer l'attachement moindre de ces individus pour la ville dont ils veulent s'éloigner, notamment en fuyant l'urbain pour rejoindre leur résidence secondaire et en concentrant leur mobilité autour de l'utilisation de la voiture et non des transports collectifs situés à proximité de leur résidence (2). À l'instar de l'exemple précédent, la question du coût environnemental lié à cette dissonance reste importante. L'exploration du programme d'activités des personnes concernées tend à montrer que l'accès aux services, aux loisirs, aux aménités culturelles, etc. n'est pas nécessairement recherché par ces personnes. On peut ici imaginer être face à des personnes qui aimeraient investir plus largement la sphère de leur logement, après une vie active qui ne leur en laissait que peu le temps. Cet investissement passe alors par la remise en cause de l'habitat urbain, remise en cause très largement illustrée par la résidence secondaire.

Sans doute que les personnes concernées se déplaceraient au quotidien sur de plus grandes distances, et plus encore en voiture qu'elles ne le font déjà si elles arrivaient «à la campagne». Mais si elles évitent par ce biais les déplacements qu'elles font

régulièrement pour quitter la ville et rejoindre leur maison secondaire, ou la nature et son calme plus largement, le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ?

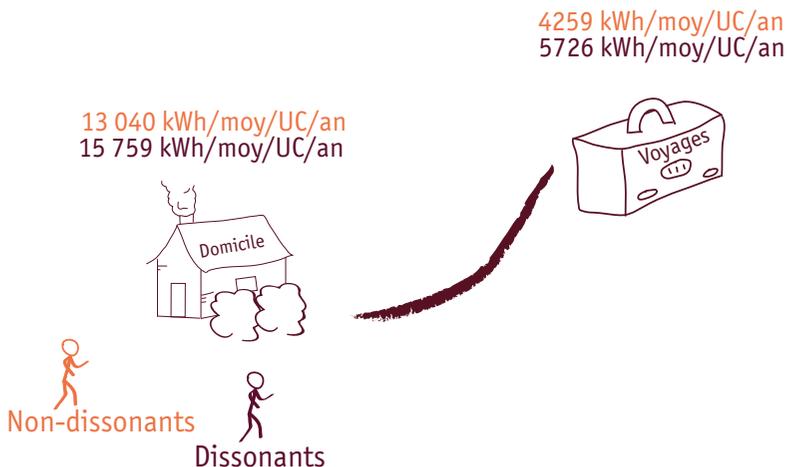
J'AIMERAIS UN JARDIN, MAIS CE N'EST PAS LE CAS

La possession d'un jardin dans le logement est un élément qui peut être associé à une recherche de calme, de tranquillité et de plaisir. Elle rend compte, un peu comme c'était le cas pour les dissonants dont nous avons parlé dans le paragraphe précédent, du projet d'investir plus largement l'espace de vie privée (le logement et ce qui l'entoure). La littérature met d'ailleurs en évidence le fait que l'accès à un jardin privé réduit le nombre et la portée des déplacements quel que soit le contexte urbain habité (NESS 2005). Nous proposons donc de caractériser sur le plan socio-économique et démographique les personnes qui aimeraient un jardin mais n'en possèdent pas (ils forment 8.5% de l'échantillon).

Parmi l'ensemble des personnes qui n'ont pas de jardin, ceux qui en souhaiteraient un ne se distinguent pas beaucoup de ceux qui ne le souhaitent pas, sur le plan de la structure du ménage ou de la forme du bâti habité. Ils habitent des territoires assez similaires si ce n'est que les dissonants habitent un peu plus loin des centres urbains et davantage dans un appartement.

La différence principale tient au fait que les dissonants ont des revenus plus importants que les non-dissonants. Ils habitent également l'urbain et sont légèrement plus éloignés du centre-ville. Souvent plus aisés, les dissonants font beaucoup plus de voyages et de séjours longue distance. Ils consomment ainsi beaucoup plus dans le cadre de leurs déplacements et les analyses statistiques confirment l'effet principal du revenu sur cet écart important.

De manière générale, ils passent plus de temps dans le logement que les non-dissonants et y font plus d'activités. Cette survalorisation et ce surinvestissement du logement s'expliquent par une pratique plus forte des loisirs dans le domicile la semaine (quatre heures de plus que les non-dissonants). Il est possible qu'en voulant un jardin, ces dissonants profitent davantage du temps déjà important qu'ils passent chez eux. En d'autres termes, ils ne passeront pas nécessairement plus de



temps chez eux le jour où ils auront un jardin, mais la survalorisation du logement n'en sera que plus forte. Ramener un morceau de nature chez soi, c'est également un moyen de compromis rapide (mais habituellement coûteux) vers la tranquillité, le calme et le bien-être, ce qui est, en temps normal, difficile dans la ville dense. Retenons que malgré un large champ des possibles pour ces individus aux revenus élevés, cette dissonance, à travers les nombreux déplacements à longue distance, a un coût environnemental élevé. Ainsi, l'aménagement des villes accompagné d'un développement des extérieurs, privatifs ou partagés, aurait un impact positif sur les pratiques de mobilités et les consommations qui y sont liées.

Discussion conclusive

Arrivés au terme des analyses menées, il apparaît donc clairement que les personnes ne vivant pas dans l'environnement auquel elles aspirent consomment davantage. Ce résultat inédit met en évidence l'importance de mener des politiques d'aménagement du territoire et de développement urbain qui soient bien en prise avec les aspirations de la population. Ce résultat suggère également que les phénomènes de ségrégation sociospatiale et de relégation sont en tant que tels des vecteurs de surconsommation énergétique dans le logement.

À chaque territoire que l'on aménage, il y a des avantages et des inconvénients, des possibles et des impossibles. Il y a des modes de vie plus compatibles avec certains espaces de vie qu'avec d'autres. Dans ce contexte, il semble nécessaire pour rechercher un optimum collectif de chercher à élargir la palette des modes de vie compatibles avec l'urbain dense, par exemple en aménageant plus de logements avec des extérieurs privatifs, soit on cherche à fluidifier au maximum les mouvements résidentiels pour éviter les dissonances qui se révèlent coûteuses sur le plan environnemental.

Mais aussi stimulants que soient ces résultats, nous aimerions insister dans cette discussion conclusive sur leur caractère exploratoire. La description des trois profils de dissonants que nous proposons ici appelle à un approfondissement des analyses, sur le plan quantitatif d'abord parce que les effectifs avec lesquels nous travaillions étaient faibles et ne permettaient pas le montage d'analyses plus précises. Un effort supplémentaire serait également souhaitable sur le plan qualitatif, de manière à interpréter avec une plus grande finesse les quelques éléments qui ressortent de ces analyses exploratoires et mettre en évidence certains leviers politiques qui pourraient avoir un impact positif pour les personnes et pour la collectivité, ces situations qui semblent plutôt défavorables sur les deux plans. En effet, les personnes ne sont pas satisfaites de leur localisation résidentielle, et sur le plan collectif, les déplacements nombreux qu'ils sont amenés à faire pour aller chercher loin les aménités qu'ils ne trouvent pas à proximité de chez eux tendent à faire augmenter leurs consommations énergétiques.

10 / POUR UNE PROSPECTIVE DES MODES DE VIE

Vincent Kaufmann • Emmanuel Ravalet

Introduction

Nous l'avons vu au fil des chapitres précédents, la mobilité est au cœur des modes de vie et de leurs dynamiques économiques, sociales et culturelles. D'une part, la mobilité contribue aux soubassements idéologiques et structurels d'une société par le biais des territoires qu'elle produit, aussi bien au niveau de l'espace géographique que de l'espace social ainsi qu'à la définition des modèles de réussite sociale. D'autre part, la mobilité met en relief ce qui change, ce qui en fait un puissant analyseur social, au point de la considérer comme un phénomène social total au sens de Marcel Mauss (BASSAND et BRULHARDT 1980), c'est-à-dire qu'elle « n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » (BASSAND 1986: 25).

Considérer la mobilité comme un phénomène social total permet donc d'en faire un prisme de lecture de l'ensemble d'une société et de ses transformations. C'est à ce titre qu'il est pertinent d'adosser la construction des scénarios à la mobilité en tant que telle pour décrire les futurs possibles d'un territoire en termes de modes de vie. Développer des visions de la mobilité du futur et des modes de vie qui y sont associés, qui présentent une réelle cohérence sociétale est l'objectif du présent chapitre. Celui-ci se base sur une recherche menée pour le compte de la SNCF dans le cadre de la COP21 qui s'est tenue à Paris à la fin de l'année 2015. Ce travail a porté sur la France, mais les tendances qu'il met en évidence ont une portée plus générale¹.

Trois signaux de changements potentiellement profonds des modes de vie

Au fil des chapitres de cet ouvrage, nous avons présenté et discuté les dimensions fondamentales des modes de vie et leur diversité, en termes d'arbitrages de localisation résidentielle, d'activités de la vie quotidienne, de mobilités et d'aspirations (à l'instar des résultats présentés au sixième chapitre). C'est naturellement à partir de ces *patterns* qu'il convient de construire des scénarios d'évolution, car ils constituent la trame de base de la mobilité et des modes de vie. Mais dans la mesure où les modes de vies se caractérisent par une grande diversité, les futurs possibles sont nombreux et l'on décèle, en particulier dans le présent, des tendances nouvelles. Parmi les évolutions de la mobilité et des modes de vie, il en est trois qui préfigurent potentiellement des changements profonds, que nous avons jugé pertinent d'intégrer dans la construction des scénarios.

GRANDE MOBILITÉ PROFESSIONNELLE



Faire des voyages professionnels nécessitant de dormir sur place plusieurs fois par an

62%

Faire chaque jour un trajet de plus d'une heure (aller simple) pour vous rendre au travail

30%

Travailler loin de votre domicile et ne revenir qu'en fin de semaine

24%

MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE



Déménager dans une autre région

44%

Déménager à l'étranger

37%

AUCUNE MOBILITÉ

22%

«SERAIENT PRÊTS, POUR AMÉLIORER LEUR SITUATION PROFESSIONNELLE...», ANALYSES ENQUÊTE IFOP, KYRIO, «POUR UNE MOBILITÉ SOBRE EN CO», FINANCÉE PAR LA SNCF (SOURCE: WWW.SNCF.COM/SNCV1/RESSOURCES/ETUDE_IFOPPDF).

L'HABITER POLYTOPIQUE

Depuis une vingtaine d'années, nous assistons en Europe au développement de plusieurs formes inédites de déplacement, souvent qualifiées de grandes mobilités (MEISSONNIER 2001; HOFMEISTER 2005; RAVALET 2015): elles renvoient à de la bi- ou multi-résidence; que celle-ci soit pratiquée suite à un divorce par les enfants en garde partagée d'un couple, par choix pour la dynamique de couple (*living apart together*) lorsque les domiciles sont à une distance-temps conséquente, pour des raisons liées au travail (le pied à terre à proximité du lieu de travail lorsque le domicile principal est situé à plusieurs centaines de kilomètres), ou encore pour des raisons liées aux loisirs, comme ces résidences secondaires dans lesquelles on passe une partie de la semaine ou de l'année.

Il s'agit aussi de la pendularité de longue distance ou de longue durée, qui conduit des personnes de plus en plus nombreuses à parcourir chaque jour plusieurs centaines de kilomètres ou à passer beaucoup de temps pour se rendre sur leur lieu de travail et en revenir le soir (2).

Elles concernent enfin ces voyageurs, qui passent de très nombreuses nuits à l'extérieur de leur domicile, que ce soit pour le travail, pour les loisirs ou pour des raisons familiales.

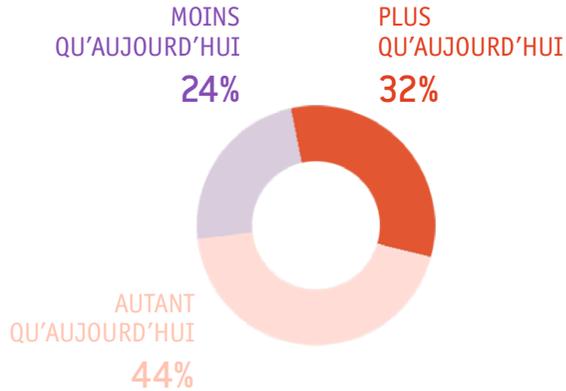
Lorsqu'on les additionne, ces formes de déplacements, encore anecdotiques il y a quelques années, constituent désormais un phénomène sur lequel il n'est guère plus possible de faire l'impasse.

Rien que pour le travail, ce phénomène concerne 15% des actifs en France, tandis que la moitié de la population y a été confrontée dans sa vie professionnelle. Si l'on tient compte de l'ensemble des motifs, 25% de la population est concernée par l'habiter polytopique (2). Les dispositions de la population à exercer ces formes de mobilité sont très fortes.

Notons par ailleurs que ces pratiques s'accompagnent d'un métissage des temps de la vie quotidienne: les activités se succèdent à des rythmes plus élevés. Les sphères privées et professionnelles se mélangent. On travaille à distance, chez soi, le soir en regardant ses emails, on reçoit des téléphones privés au bureau, on reste en contact en permanence avec son partenaire par SMS...

32% des Français projettent de se déplacer plus dans 5 ans qu'aujourd'hui

64% pour les 15-24 ans
42% pour les 25-34 ans
24% pour les 35-49 ans



Ce qui lie ces différents modes de vie, c'est qu'ils impliquent un habitat polytopique: dans tous les cas, la personne qui le vit déploie une vie quotidienne dans plusieurs espaces éloignés les uns des autres. Il en résulte des rapports familiaux à l'espace, des appartenances et des ancrages qui sont spatialement multiples. L'utilisation de l'automobile est généralement assez faible parmi les personnes qui sont concernées par un habitat polytopique, en particulier lorsque les circulations se font de ville à ville.

ANALYSES ENQUÊTE IFOP, KYSDIO, «POUR UNE MOBILITÉ SOBRE EN CO₂», FINANCÉE PAR LA SNCF [SOURCE: WWW.SNCF.COM/SNCV1/RESSOURCES/ETUDE_IFOPPDF].

LA CROISSANCE DES BUDGETS-TEMPS DE DÉPLACEMENT

Yacov Zahavi est un chercheur de la banque mondiale qui a mis en évidence dans les années 1970 une constante des budgets-temps de déplacements dans les villes du monde entier. Il en tire ce qu'on a qualifié de «Conjecture de Zahavi», c'est-à-dire le fait que la mobilité quotidienne est une fonction de la vitesse de transport à l'horizon d'un budget-temps d'une heure environ. Le septième chapitre du présent ouvrage porte plus spécifiquement sur la conjecture de Zahavi et sa pertinence contemporaine.

La conjecture de Zahavi met en évidence un mécanisme central du développement urbain: les gains de temps procurés par la vitesse potentielle des infrastructures sont investis pour aller plus loin et non pour limiter le temps passé à se déplacer. Ce mécanisme permet en particulier de modéliser l'étalement urbain. Les travaux de Zahavi ont eu un écho considérable en urbanisme opérationnel.

Depuis les années 1990, les budgets-temps de déplacements se sont mis à augmenter à travers toute l'Europe. En Suisse par exemple, en 2010, 10% des actifs travaillent à plus de 50 km de leur domicile principal. Cette pratique est en forte croissance et se développe à partir de l'utilisation du train: plus les personnes vont travailler loin, plus elles prennent le train.

Une petite partie de cette augmentation s'explique par la saturation des infrastructures. Mais surtout, cela s'explique par le fait que le rapport au temps de déplacement a changé. Depuis la fin des années 2000, les budgets-temps ont tendance à se re-stabiliser autour de 1h30.

Que s'est-il passé ? Un examen attentif des budgets-temps indique que la dispersion des budgets-temps s'est accentuée. Il montre aussi que les utilisateurs du train et les grands marcheurs sont ceux qui ont les budgets-temps les plus longs. Ce phénomène s'explique en particulier par la possibilité d'utiliser son temps. Avec les smartphones, tablettes, ordinateurs portables, le temps de déplacement n'est plus un temps mort, un temps de liaison entre des activités, mais un temps d'activité à part entière... et on accepte donc d'y passer plus de temps.

Mais pour qu'une personne puisse se sentir à l'aise lors de ses déplacements, il faut non seulement qu'elle dispose d'aptitudes personnelles, mais aussi que cette motilité rencontre un potentiel d'accueil favorable dans les espaces de la mobilité. Ces prises au sens de Gibson sont indispensables pour s'approprier ce temps. Elles prennent des formes très différentes et vont de la place assise confortable dans un train au wifi, en passant par la localisation d'un pied à terre... L'utilisation du temps de déplacement en voiture est limitée par la conduite, ce qui limite l'attractivité de ce moyen de transport pour des usagers de plus en plus nombreux (21).

LES CHANGEMENTS DE DISPOSITIONS À L'ÉGARD DE L'AUTOMOBILE DANS LA JEUNE GÉNÉRATION

Nombre d'enquêtes le montrent: l'automobile ne fait plus autant rêver les jeunes. Les constructeurs automobiles comme Toyota ou PSA analysent finement ce phénomène. Cela se traduit non seulement dans l'utilisation des moyens de transport, mais aussi dans la motorisation et dans le passage du permis de conduire.

Cette tendance s'explique par plusieurs phénomènes:

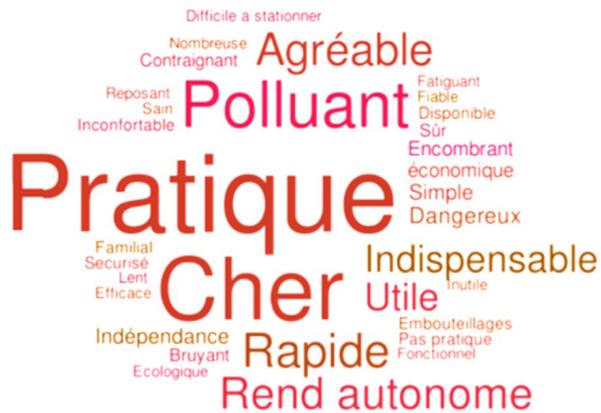
- Un désamour de l'automobile lié aux critiques environnementales dont elle est l'objet et la concurrence avec les systèmes de communication à distance comme expression de liberté.

- Le retour en force de modes de vies urbains tournés vers la recherche d'urbanité. Cela se traduit en particulier par des changements dans les rythmes de vie. Les achats ont tendance à se faire plus quotidiens et moins hebdomadaires.

ANALYSES ENQUÊTE IFOP, KYRIO, «POUR UNE MOBILITÉ SOBRE EN CO₂», FINANCÉE PAR LA SNCF (SOURCE: WWW.SNCF.COM/SNCV1/RESSOURCES/ETUDE_IFOPPDF).

91%
DE QUALIFICATIONS
POSITIVES

66%
DE QUALIFICATIONS
NÉGATIVES



Dans ce contexte, l'aspect économique joue un rôle qu'il convient de ne pas sous-estimer. L'argent dépensé pour l'achat de téléphones, d'ordinateurs, de tablettes, de jeux en lignes ou d'applications n'est plus disponible pour se payer le permis de conduire (qui est de plus en plus onéreux dans un grand nombre de pays européens) ou a fortiori une voiture. En d'autres termes, dans les arbitrages économiques des jeunes ménages urbains, ce qui concerne l'automobile a tendance à passer au second plan.

Trois scénarios pour penser l'avenir de la mobilité au sein des modes de vie

Comment les différentes tendances identifiées peuvent-elles se développer à l'avenir ? Pour concevoir des scénarios, nous sommes partis de la capacité à se mouvoir des personnes.

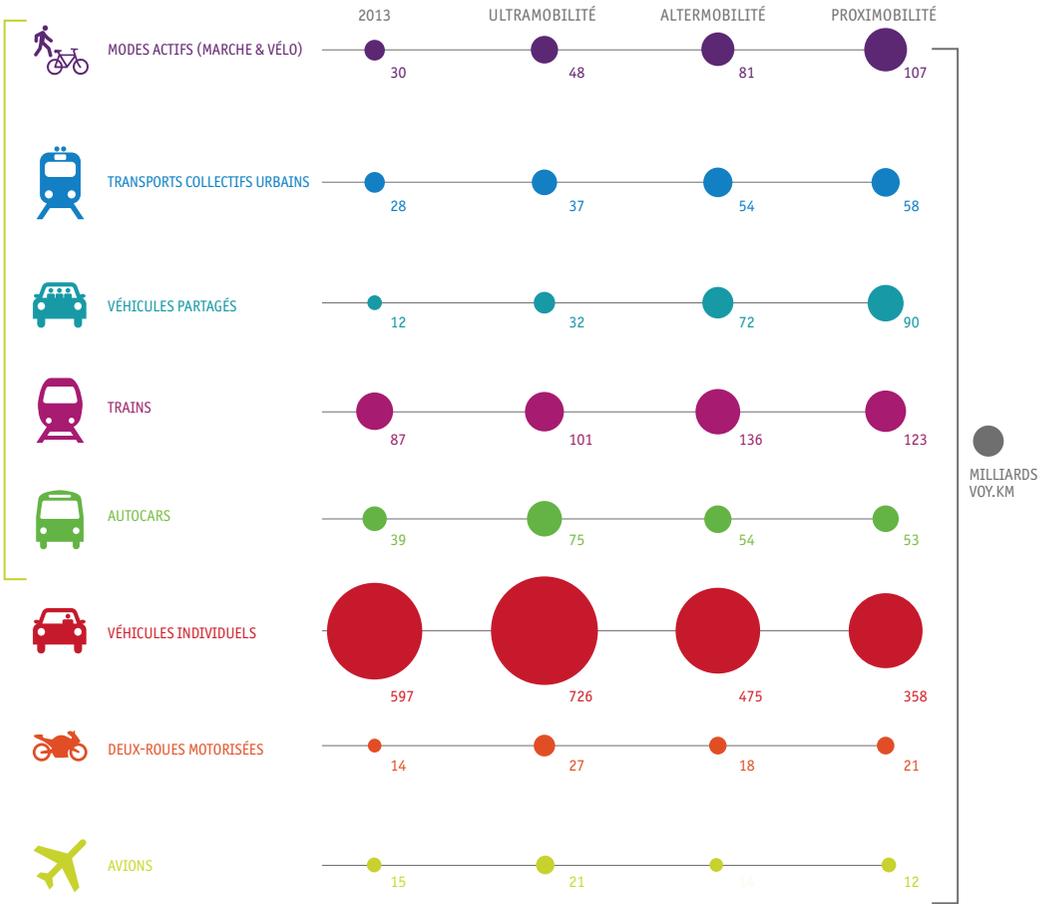
Chaque personne se caractérise par une aptitude plus ou moins prononcée à se mouvoir dans l'espace, mais surtout, avec l'étendue des possibilités de franchissement de l'espace, ce potentiel peut prendre des formes très diversifiées. Un acteur, qu'il s'agisse d'une personne ou d'un acteur collectif comme une entreprise, peut par exemple disposer d'une aptitude au déracinement d'un contexte pour s'enraciner dans un autre espace, ou au contraire être très doué pour maintenir à distance ses ancrages sociaux. En d'autres termes, le potentiel de mobilité est localisé et dépend d'un ensemble d'aptitudes, d'aspirations et de contraintes qui pèsent sur un acteur.

Nous mesurons cet ensemble d'aptitudes à travers la notion de motilité, qui se définit comme l'ensemble des caractéristiques qui permettent de se déplacer. La motilité se réfère donc aux conditions sociales d'accès (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser) ⁽²⁾. Plusieurs enquêtes récentes ont permis de mesurer la motilité au niveau de la personne (KESSELRING 2006, CANZLER 2008, KAUFMANN 2011). C'est à partir de ces considérations méthodologiques que nous avons construit les scénarios.

Construction des scénarios Les scénarios de demande proposés partent (1) des aspirations et contraintes en matière de déplacements et de modes de vie et (2) d'hypothèses relatives à l'évolution de ces aspirations et contraintes à partir des trois signaux de tendances émergentes en matière de mobilité qui ont été précédemment développés dans le présent chapitre ⁽²⁾.

De facto, ces scénarios sont construits selon une double logique: (1) ils partent de l'idée que toute action politique, pour être efficace, doit entrer en résonance avec les pratiques et aspirations de la population sous peine d'être inefficace ou rejetée, et (2) ils considèrent la relation entre l'offre et la demande comme une interaction se caractérisant par des effets de seuils. La notion d'effet de seuil dans les interactions entre demande et offre de mobilité permet en particulier de rendre compte des phénomènes de report modal entre l'autosolisme et l'altéromobilité (en s'appuyant notamment sur les exemples de l'Allemagne, du Danemark, des Pays-Bas ou de la Suisse et des dynamiques de démotorisation des ménages urbains en lien avec des

MODES PARTAGÉS TERRESTRES



RAPPORT FINAL «POUR UNE MOBILITÉ SOBRE EN CO₂», FINANCÉE PAR LA SNCF (SOURCE: WWW.SNCF.COM/SNCV1/RESSOURCES/FACTEUR_4.PDF).

offres de transports altermodales ayant une praticité, une disponibilité spatiale et temporelle complète de l'échelle locale à l'échelle nationale].

Les trois scénarios Forts de cette approche, nous avons identifié trois scénarios, qui ont été chiffrés à l'horizon 2050, pour la France.

LE SCÉNARIO «ULTRAMOBILITÉ» [1]

Ce scénario part de l'idée que l'accroissement à la pendularité de longue distance se poursuit et fait de l'Europe une métropole dont les villes sont les quartiers (21). Dans ce premier scénario, les personnes se déplacent au quotidien pour aller travailler et pour les loisirs à travers tout le pays, la coprésence reste le socle des relations sociales. En même temps, les ménages sont sédentaires dans le sens où ils ne déménagent plus d'une région à l'autre du pays pour se rapprocher de leur lieu d'activité. L'armature de base de la métropole est constituée par une offre très dense de chemins de fer offrant des capacités de transports très développées.

Dans ce scénario, la mobilité quotidienne est très intense. L'utilisation des moyens de transport permettant de disposer de son temps de déplacement connaît un développement très marqué car ils correspondent aux dispositions de la population. Il s'agit du train, bien sûr, mais aussi de la voiture à conduite automatique, si elle se développe, et des transports publics urbains. Les investissements dans les réseaux de transport restent centraux, leur enjeu principal étant, en particulier, d'assurer de très grandes capacités de transport tout en préservant le confort durant le voyage.

Concernant la forme de la mobilité et sa traduction en volume de flux, nous avons deux hypothèses:

- Maximisation de grande mobilité: + 15% voyageurs par kilomètre;
- Maximisation de la communication à distance en substitution de déplacements: - 10% voyageurs par kilomètre.

Pour l'affectation modale, nous partons du principe que celle-ci ne change qu'à la marge. Nous poursuivons la tendance au très lent report modal de l'autosolisme vers les modes altermobiles constatés durant la dernière décennie et affectons les augmentations de voyageurs par kilomètre aux modes rapides (compte tenu de la tendance à l'accroissement de la grande mobilité que contient la moyenne entre les deux hypothèses de volumes de flux): pour moitié à l'automobile et pour moitié aux modes de transports collectifs.

LE SCÉNARIO «ALTERMOBILITÉ» [2]

Ce scénario part de l'idée que les tendances actuelles qui vont vers l'accroissement de la grande mobilité ne sont qu'une phase de transition avant la substitution massive des déplacements des personnes vers la communication à distance. La coprésence physique des êtres dans un même espace n'est plus le socle unique des relations sociales.

La vidéoconférence se développe beaucoup et permet la coprésence. En conséquence, on se déplace moins pour le travail ou les achats. Le travail connecté depuis chez soi se développe, de même que les achats en ligne (meubles, livres, films) et les services à domicile comme les restaurants qui livrent, mais aussi les banques, les services publics, etc. Dans ce scénario, ce sont les biens et marchandises qui voyagent. Le développement des imprimantes 3D est associé à ce deuxième scénario.

La mobilité quotidienne est surtout composée de déplacements de loisirs. Les autres motifs, en particulier le travail, les études et les achats diminuent substantiellement en volume, car ils sont en partie remplacés par la communication à distance sous des formes variées qui passent par le télétravail, le travail à domicile et l'utilisation intensive des objets connectés. Dans ce deuxième scénario, les heures de pointe s'écrètent donc fortement, à l'exception de celles qui sont liées aux déplacements de loisirs (les départs en vacances, retours de weekend, fêtes de fin d'année, etc.). La vitesse de transport n'est plus un enjeu central dans la mesure où la vitesse est obtenue par l'ubiquité de la communication à distance.

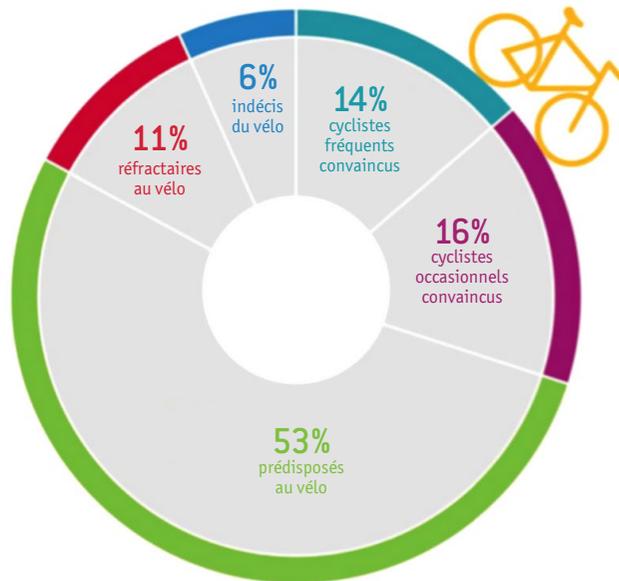
Ce deuxième scénario part des deux mêmes hypothèses de formes de mobilité que le scénario «Ultramobilité», soit la maximisation de la grande mobilité et la maximisation de la communication à distance, mais elles sont ici associées à un report

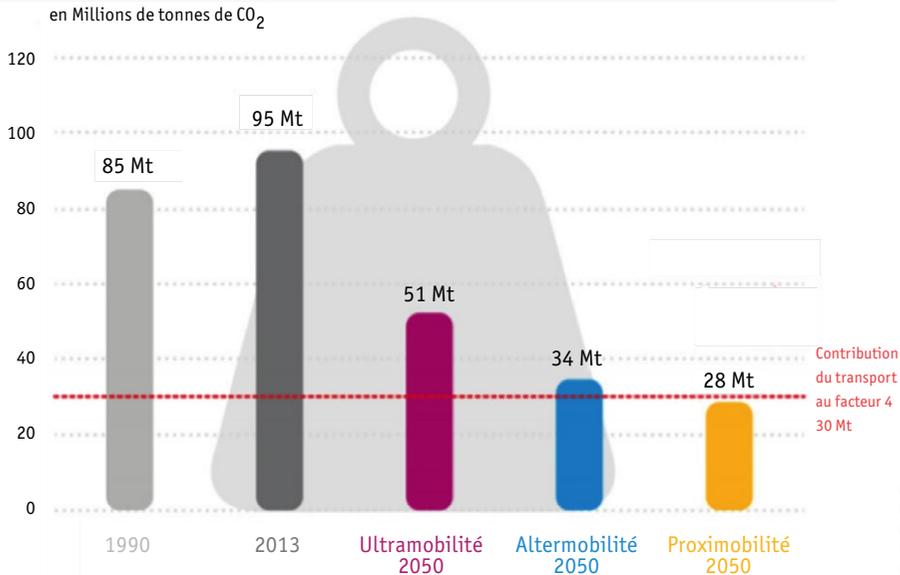
modal vers les modes alternatifs à l'autosolisme grâce à des offres intégrées de grande qualité permettant de déployer un mode de vie en ayant un recours très modéré à l'automobile.

Pour l'affectation modale, nous partons du principe qu'une offre de porte-à-porte existe en France, permettant de disposer d'une solution de mobilité autre que l'automobile autosoliste pour se rendre à peu près partout sur le territoire. Pour en rendre compte et compte tenu du manque de capillarité actuel des réseaux de bus, par rapport au scénario «Ultramobilité», nous avons affecté le report modal aux modes autobus et autocar, ainsi qu'aux modes partagés, comme l'autopartage et le covoiturage. Nous avons également admis un «effet réseau» de la stratégie mobilité qui entraîne une augmentation de fréquentation de l'ensemble des modes de transports collectifs (effet constaté dans plusieurs pays européens suite à la mise en place d'une offre intégrée).

LE SCÉNARIO «PROXIMOBILITÉ» [3]

Ce scénario part de l'idée que la proximité va devenir très valorisée, ainsi que la lenteur. Par rapport aux tendances actuelles, il constitue une double rupture: par rapport à l'essor des grandes mobilités et par rapport à l'essor de la communication à distance. Ces deux pratiques sont progressivement rejetées pour la pauvreté de la vie sociale et la fatigue qu'elles impliquent toutes deux. Les réseaux de transport et de communication à distance deviennent plus secondaires dans la construction des modes de vie. Le logement prend par contre de l'importance, de même que le transport des marchandises, car dans ce troisième scénario, si les personnes se déplacent beaucoup moins, les marchandises se déplacent en revanche bien davantage.





De plus, dans ce troisième scénario, l'investissement dans les réseaux de transport devient secondaire. Les déplacements de proximité gagnent par contre en importance. Au niveau de la mobilité quotidienne, si la structure des motifs et des horaires de déplacements ne connaît pas un grand bouleversement, en revanche la portée spatiale de ces déplacements et le budget-temps de déplacements de la vie quotidienne décroissent.

Le troisième scénario renvoie directement aux travaux de la philosophe et sociologue allemande Hartmut Rosa. Il correspond à celui de «l'urbanité sobre» proposé par Jacques Theys et Eric Vidalenc dans leur rapport de prospective pour le Commissariat au développement durable *Repenser les villes dans les sociétés post-carbone* (MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE 2013a). Il est aussi proche de celui de vie locale de Jon Urry (2014) dans *Post-petroleum*.

Ce scénario prend comme point de départ un certain nombre de tendances repérables actuellement dans différents pays occidentaux, à savoir:

- La part de plus en plus importante de moins des 25 ans sans permis de conduire;
- La recherche de la qualité de vie et le développement des mobilités locales portées par des modes «lents», comme le vélo ou la marche;
- La revalorisation de la vie urbaine depuis le début des années 2000.

Ce scénario prend également comme point d'ancrage le fait que malgré le développement des mobilités à longue distance, l'accroissement des vitesses moyennes de déplacements permettant des modes de vie multi-locaux, etc., l'ancrage local reste une valeur extrêmement forte encore aujourd'hui.

Concernant la forme de la mobilité et sa traduction en volume de trafic, ce scénario postule une baisse des prestations de trafic. Celle-ci se construit par une diminution des budgets-temps de transport et une substitution des mobilités réversibles (pendularités, grandes mobilités) vers les mobilités irréversibles (migrations

interrégionales) et une valorisation de la présence et l'immersion dans le monde local plutôt que des déplacements rapides, lointains et fréquents. Pour concrétiser ce scénario, nous avons admis une baisse de -20% des voyageurs par kilomètre à l'horizon 2050.

Conclusion

Le futur n'est pas écrit, bien évidemment, mais l'ensemble des investigations présentées dans ce chapitre montre que les modes de vie du futur ne seront pas nécessairement construits autour d'un usage intensif de l'automobile. La baisse d'utilisation de l'automobile dans les scénarios «Altermobilité» et «Proximobilité» est de nature à favoriser des baisses de consommation énergétique, elle est également de nature à faire baisser la pollution atmosphérique et les nuisances issues du trafic, qu'il s'agisse de l'encombrement des rues, du bruit ou des odeurs d'essence et de diesel qui envahissent les villes européennes. C'est dans cette perspective que les efforts des pouvoirs publics doivent s'inscrire, si l'objectif de réduire par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 sont pris au sérieux.

Le déclin des usages de l'automobile n'a jamais été vraiment probable jusqu'à une période très récente. Les tendances d'évolution identifiées dans ce chapitre montrent cependant qu'il est désormais de l'ordre du possible. Réussir le tournant mobilitaire qu'une telle perspective implique dépasse de beaucoup la question de la mobilité quotidienne pour interroger les modes de vie dans leur ensemble et en particulier les pratiques spatiales et les rythmes de vie. Il en résulte que la suppression ou l'affaiblissement de l'usage de l'automobile nécessite de repenser la société qui va avec.

Les politiques de report modal de l'automobile vers l'usage d'autres moyens de transport n'ont longtemps pas eu le succès escompté car elles ne pensaient pas au-delà de l'utilisation des moyens de transport dans la vie quotidienne. Si les tendances que nous avons identifiées se confirment, que la possession et l'utilisation de l'automobile poursuivent leur déclin conformément à l'un ou l'autre des scénarios esquissés, il est urgent de repenser les modes de vie des sociétés européennes du futur et les cadres de vie supposés en les accueillant avec générosité et créativité.

¹ Ce chapitre s'appuie sur une recherche prospective réalisée pour le compte de la SNCF sur les évolutions possibles de la mobilité des personnes en France à l'horizon 2050 et leurs impacts environnementaux («Étude facteur 4, Diviser par 4 les gaz à effet de serre»). Elle est le résultat de travaux d'experts français et internationaux – sociologues, économistes, ingénieurs, spécialistes de transports de l'EPFL, de l'Ademe, Trans-Missions et QuiShare – complétés par une enquête téléphonique menée par l'Ifop en juin et juillet 2015 auprès d'un échantillon national représentatif de 1800 personnes de 15 ans et plus.

11 / COMMENT CONCEVOIR DES CADRES DE VIE DURABLES À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ?

Sophie Lufkin • Emmanuel Rey

Les importants défis de la transition énergétique

La Suisse, tout comme de nombreux autres pays européens, a entamé sa transition énergétique. Dans ce pays fortement urbanisé, les dépenses énergétiques associées aux bâtiments ne représentent pas moins de la moitié des dépenses totales (ZIMMERMANN 2005). Il n'est donc pas surprenant que le secteur de la construction soit considéré comme une cible hautement stratégique par les mesures de réduction de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre définies dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 (SFOE 2015).

Cette transformation du système énergétique suisse est élaborée sur la base du concept de la «Société à 2 000 watts» (SUISSE ÉNERGIE 2017), qui vise à ramener la consommation d'énergie primaire à 2 000 watts par personne à l'horizon 2150 – ce qui correspond à une réduction drastique de 78% pour l'énergie primaire et 88% pour les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux valeurs de 2005. Les technologies actuelles n'étant pas encore suffisamment performantes pour atteindre ces objectifs ambitieux, des valeurs intermédiaires ont été définies pour 2050 (SIA 2011). Ces dernières se basent sur une évaluation globale des impacts environnementaux associés aux bâtiments, incluant la construction, l'exploitation et la mobilité induite des habitants.

De récents travaux de recherche se sont saisis de ces objectifs intermédiaires pour 2050 comme cadre de référence afin de mesurer l'étendue du chemin à parcourir. Considérant à la fois constructions neuves et rénovations de bâtiments existants, le projet de recherche «Low Carbon Housing» a élaboré pas moins de 880 scénarios prospectifs, construits en déclinant plusieurs hypothèses sur la typologie des bâtiments (individuels ou collectifs), leur performance énergétique (enveloppe et systèmes techniques) ou encore leur localisation (centre, suburbain, périurbain ou rural) (DROUILLES 2019, à paraître). Parmi cette impressionnante palette de configurations étudiées, seul un pourcentage infime des scénarios se révèle compatible avec les objectifs intermédiaires de la société à 2 000 watts, en considérant simultanément les dépenses d'énergie primaire pour la construction, l'exploitation et la mobilité induite. Ces résultats mettent en évidence la marge de progression considérable de nos cadres de vie en termes de consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et, plus largement, de durabilité.

Troisième pilier du développement durable, le volet social n'est de loin pas épargné par ces multiples défis. Contrairement aux sciences de l'environnement, le discours sur la durabilité est apparu relativement tardivement dans les sciences sociales

(LUFKIN et REY 2013), ce qui explique probablement pourquoi cet axe reste encore très peu thématiqué dans les projets de développement urbain (PATTARONI 2009). L'urbanisme des modes de vie (THOMAS 2013), qui fait le cœur du présent ouvrage, apparaît comme une piste stimulante pour traiter de ces questions en allant au-delà des simples notions de mixité fonctionnelle et sociale ou de participation des usagers. Les multiples manières de vivre des ménages, leurs différents usages et pratiques quotidiens de la ville, du quartier et du logement apparaissent comme autant de sources d'inspiration potentielles pour la conception architecturale et urbaine. Il appartient aujourd'hui aux professionnels de l'espace de s'approprier ces approches novatrices afin d'entamer le transfert vers la pratique.

Stratégies pour cadres de vie durables

Face à la complexité et à la diversité de ces enjeux, afin d'améliorer la situation de manière significative, la combinaison de plusieurs actions convergentes et complémentaires s'impose comme une évidence. En effet, compte tenu de l'ampleur du défi à relever, seule une vision multiscale et multidimensionnelle permettra d'atteindre les objectifs de durabilité de l'environnement construit sur le long terme. Émergeant des multiples travaux de recherche menés au sein du Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), trois axes d'action prioritaires peuvent être identifiés. Ils intègrent à la fois les multiples dimensions de la durabilité et les différentes échelles d'intervention, de la forme urbaine au détail constructif.

Un territoire densifié, diversifié et polycentrique Si la vision d'équilibre sous-tendue par le concept de durabilité encourage la remise en question des logiques d'étalement urbain, les stratégies de densification urbaine – quand bien même nécessaires – ne sont plus suffisantes pour concevoir des cadres de vie durables à l'échelle de l'ensemble des territoires urbains. En effet, dans une perspective holistique de la durabilité visant une prise en compte optimisée d'aspects environnementaux, socio-culturels et économiques, la problématique ne se limite pas aux seuls aspects de localisation et de densification du bâti à l'intérieur des centres villes. L'encouragement des constructions à proximité des transports publics, la promotion du renouvellement des quartiers existants et la valorisation des réserves sous-exploitées au cœur du milieu déjà bâti sont autant de prérequis fondamentaux – inscrits par ailleurs au cœur de la récente révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) – mais insuffisants pour assurer à eux seuls la durabilité des territoires urbains considérés dans leur ensemble.

Complémentaire à ces mesures de réorientation du développement territorial «vers l'intérieur», le premier axe d'action propose de considérer le territoire helvétique comme «un ensemble densifié, diversifié et polycentrique, qui intègre la multiplicité des caractéristiques urbaines contemporaines et reconnaît la nécessité de mettre en place de nouvelles polarités durables à proximité des nœuds de transports publics» (REY 2017). Cet objectif est d'ailleurs validé par les résultats

de recherches récentes sur la potentielle existence d'un «effet barbecue», dont l'hypothèse apparaît infirmée dans le contexte helvétique. Comme l'a mis récemment en exergue Sébastien Munafò (2016), l'impact énergétique de la mobilité occasionnelle des urbains centraux n'est pas suffisamment lourd pour réellement inverser les contrastes existant entre forme compacte et périurbaine en matière de mobilité durable. Dans ce contexte, la création de polarités denses et mixtes, aux nœuds fondamentaux des réseaux spatiaux, culturels, paysagers et infrastructurels, s'accompagne d'une concentration – à la fois ciblée et différenciée – d'habitations, d'équipement et d'activités.

Typologies architecturales innovantes et qualité des espaces publics Parallèlement à la densification et à la polarisation du cadre bâti, plusieurs études ont mis en évidence le rôle significatif de la densité humaine dans le bilan énergétique global d'un quartier ou d'une polarité (REY 2013; DROUILLES et REY 2015; TABBONE et KAUFMANN 2017). Ces différents travaux s'accordent à dire que le véritable enjeu réside non plus dans l'augmentation du nombre de m² construits mais bien dans l'optimisation de la surface par habitant, qui n'a d'ailleurs cessé d'augmenter depuis les années 1970 (OFS 2016). C'est donc aux architectes qu'incombe aujourd'hui la mission d'élaborer des typologies de logement à la fois diversifiées, conviviales et innovantes, qui répondent aux aspirations résidentielles d'une population aux modes de vie diversifiés: personnes seules ou en couples, pour qui les questions de mutualisation des équipements deviennent essentielles, mais aussi familles avec enfants et ménages de grande taille moins conventionnels, de type communautaire ou autre. À l'échelle du quartier, tout comme à celle du bâtiment, il s'agit également de proposer des innovations dans le domaine de la mixité – fonctionnelle mais aussi sociale, à l'instar des dispositifs encourageant les échanges intergénérationnels – de manière qualitative, attractive et économiquement viable.

En parallèle, l'équilibre entre espaces bâtis et non bâtis, de même que la qualité des espaces publics et paysagers – qui sont souvent négligés pour des raisons de coûts – vont se révéler cruciaux dans cette recherche d'optimisation qualitative de la densité humaine. Ils contribuent fortement à la convivialité du cadre de vie en visant le bien-être et le confort des habitants tout en intensifiant leur expérience sensible de l'espace. Propices à la rencontre et à l'échange, les espaces publics et les espaces verts contribuent également à générer une identité propre à chaque quartier. Ils renforcent ainsi l'attractivité de ces polarités densifiées, vis-à-vis notamment de l'idéal que contiennent de véhiculer les quartiers de maisons individuelles «à la campagne».

Haute efficacité énergétique des bâtiments Après ces réflexions portant sur les dimensions plutôt territoriales (axe 1) et socioculturelles (axe 2) de la durabilité, ce dernier axe d'action se concentre sur les problématiques résolument environnementales. Il s'agit en effet de concevoir un cadre de vie visant à réduire autant que possible la consommation d'énergie et de ressources non renouvelables telles que le sol, l'eau ou encore la biodiversité, ainsi qu'à limiter l'impact écologique des matériaux de construction (REY et LUFKIN 2015), qui représentent une part considérable du bilan global de la construction (NOVATLANTIS 2011).

Cela se traduit tout d'abord par l'adoption de stratégies architecturales bioclimatiques et de dispositifs technologiques performants visant à réduire les dépenses énergétiques du bâtiment, notamment les besoins en chaleur (haute qualité thermique de l'enveloppe, renouvellement d'air contrôlé en hiver, valorisation des gains solaires passifs et gains internes) et en électricité (lumière naturelle, protections solaires, rafraîchissement passif, appareils à haut rendement). Dans un deuxième temps, les besoins résiduels seront couverts en valorisant les énergies renouvelables disponibles localement (photovoltaïque, bois, géothermie, biomasse). Le recours à des matériaux respectueux de l'environnement complète ces diverses stratégies en intégrant l'écobilan ou analyse du cycle de vie (énergie grise et émissions de polluants) à la conception architecturale du bâtiment.

L'objectif est également de limiter la génération de déchets pendant le chantier et de gérer écologiquement ceux qui sont inévitables (tri à la source). Au niveau du bâtiment tout comme à l'intérieur du quartier, la gestion optimale de l'eau vise enfin à réduire la consommation de cette ressource et à favoriser le maintien du régime naturel des eaux pluviales (récupération, infiltration, rétention).

L'Ouest lausannois comme terrain d'expérimentation

En nous basant sur ces différentes stratégies pour concevoir des cadres de vie durables, il est temps à présent d'illustrer notre propos en présentant l'application



ORTHO PHOTO DE L'ÉTAT ACTUEL
DU SECTEUR DE L'ANCIENNE
«BRIQUETERIE, TUILERIE
ET POTERIE DE RENENS».
MESURANT ENVIRON
25 HECTARES, IL EST
SUSCEPTIBLE D'ACCUEILLIR PLUS
DE 5 000 HABITANTS ET EMPLOIS
À PROXIMITÉ IMMÉDIATE
D'UNE FUTURE LIGNE
DE TRANSPORT PUBLIC.



de ces principes sur un site de l'Ouest lausannois, particulièrement représentatif des enjeux liés à la création de nouvelles polarités dans les couronnes suburbaines des agglomérations.

En effet, les stratégies territoriales précédemment décrites ne se limitent pas aux centres des villes, mais concernent également de vastes territoires situés dans leurs franges, qui constituent parfois des opportunités stratégiques pour renforcer la durabilité de nos cadres de vie. Sont concernés en priorité les secteurs situés à proximité des arrêts – existants ou futurs – de transports publics et qui présentent simultanément le potentiel d'accueillir de nouvelles constructions. C'est précisément le cas de l'objet de l'étude de cas présentée dans ce chapitre. Situé sur la commune de Crissier, le secteur de l'ancienne « Briqueterie, Tuilerie et Poterie de Renens » ⁽²⁾ accueille aujourd'hui divers types d'affectations: friches industrielles, pépinière, champs agricoles et espaces boisés. Mesurant environ 25 hectares, il est susceptible d'accueillir plus de 5 000 habitants et emplois à proximité immédiate d'une future ligne de transport public desservie par un bus à haut niveau de service (BHNS) qui, à terme, reliera Bussigny à Lutry en passant par le centre de Lausanne. Fort de tous ces atouts, ce secteur en attente d'une identité nouvelle revêt un enjeu hautement stratégique pour le

PHOTOGRAPHIES DE MAQUETTE DES NEUF VISIONS DÉVELOPPÉES POUR LE SITE DE L'ANCIENNE « BRIQUETERIE, TUILERIE ET POTERIE DE RENENS ».

DE GAUCHE À DROITE ET DE HAUT EN BAS: GÉNÉRER UNE CENTRALITÉ (C1, C2, C3), CIRCONSCRIRE PAR UNE LIMITE (L1, L2, L3) ET ACTIVER PAR UN RÉSEAU (R1, R2, R3).

développement urbain durable de l'Ouest lausannois, à la fois en termes quantitatifs et qualitatifs (LUFKIN et REY 2017a).

Dès lors, quelles pourraient être les modalités de conception d'un cadre de vie durable au cœur de ces paysages hétérogènes de l'Ouest lausannois? Nous présentons ici une synthèse des travaux d'étudiants (2) menés autour de ces questions dans le cadre des ateliers de projet *Suburban Landscape* (2) en 2014-2015 (REY 2015) et *Suburban Polarity* (2) en 2015-2016 (REY 2016) avec le professeur Emmanuel Rey à l'EPFL (2017)¹. Parmi les projets développés par près de 75 étudiants, une sélection de neuf visions projectuelles a été opérée. Ces dernières ont ensuite été approfondies, précisées et optimisées, afin de mettre en exergue leur diversité conceptuelle et leur richesse spatiale. Chacune des visions présentées ci-après se caractérise par un parti architectural particulièrement clair, mais aussi par la volonté d'expérimenter aux différentes échelles appréhendées les diverses stratégies pour cadres de vie durables présentées dans le paragraphe précédent, sans toutefois renoncer à intégrer une certaine audace – voire parfois une certaine dose d'utopie – qui est le propre des réflexions menées dans un cadre académique.

L'analyse des visions retenues a en outre permis d'identifier trois prises de position distinctes, correspondant à trois grandes attitudes architecturales envisageables, pour créer une polarité suburbaine: générer une centralité (C1, C2, C3), circonscrire par une limite (L1, L2, L3) et activer par un réseau (R1, R2, R3).

C1

La morphologie urbaine est basée sur la définition d'un vaste parc linéaire au cœur du site, qui suit globalement les courbes de niveau d'est en ouest. Cet espace public généreux et végétalisé trouve son amorce sur la route de Cossonay et se termine sous forme de belvédère devant l'ancienne briqueterie. L'ancienne briqueterie est transformée en centre culturel à vocation suprarégionale. De part et d'autre de l'espace central se développent deux types de bâtiments d'usages mixtes. Des connexions de mobilité douce sont par ailleurs établies avec les cheminements du quartier résidentiel voisin.

C2

Cette vision se caractérise par l'implantation de deux grandes entités composées d'une série d'îlots orthogonaux, décalés et imbriqués en chaînette. La hauteur limitée des édifices permet de maintenir des vues sur le paysage depuis le quartier résidentiel. Autour des entités bâties, de vastes espaces verts sont par ailleurs aménagés pour assurer la transition vers les voisinages du site. Au cœur de chacun des îlots imbriqués se trouvent des espaces à vocation semi-publique qui accueillent les aménagements nécessaires à la vie du quartier, à l'instar de places de jeux, d'espaces de détente ou de jardins potagers.

C3

Cette proposition s'articule autour d'un espace public central, qui suit globalement les courbes de niveau d'est en ouest et articule à ses extrémités les équipements publics prenant place dans la ferme et l'ancienne briqueterie. Sur la base d'un tracé régulateur couvrant l'ensemble du site, le pari urbanistique explore le thème de l'îlot, décliné de manière différente selon les différentes caractéristiques du site.

L1

Cette vision se caractérise par l'implantation d'une série de «fragments» dont la densité décroît vers son centre à partir des différentes limites du nouveau quartier. Les différentes volumétries proposées sont le fruit d'un découpage spécifique, issu de la définition des parcours à travers le site, d'une lecture attentive de la pente et de la prise en compte des voisinages immédiats. Par son approche particulière, la proposition permet de développer une grande diversité de logements, de l'immeuble collectif à la villa jumelée, qui bénéficient d'une grande qualité paysagère.

L2

L'approche propose de concentrer l'ensemble du programme du quartier dans une entité unique, à caractère de manifeste. La forme carrée qui en résulte définit sa propre logique et crée ainsi un nouveau repère paysager. La stratégie, qui renoue indirectement avec le concept de mégastructure, vise à concilier l'échelle hors norme de la grande forme avec la multiplicité des unités induites par un programme dédié majoritairement à l'habitation. La démarche se base concrètement sur le développement d'une imposante structure en béton, qui permet de répondre à la grande échelle souhaitée, de se détacher du sol, de gérer les distributions verticales et d'accueillir des logements à la spatialité singulière.

L3

Le principe sur lequel repose cette vision est celui d'une répétition de «barres» parallèles à l'ancienne briqueterie, qui sont interrompues en leur centre par un espace public se substituant à la route du Bois-Genoud. Réagissant à cette alternance de pleins et de vides, les paysages avoisinants tendent à s'infiltrer dans le nouveau quartier tant à l'est (prairie) qu'à l'ouest (espace boisé). À l'est du site, les immeubles affirment clairement leur horizontalité; à l'ouest, les immeubles se caractérisent par une alternance d'éléments clos et d'espaces ouverts, dont les généreuses baies vitrées offrent des cadrages privilégiés sur le «paysage intériorisé» du quartier.

R1

Un tracé régulateur orthogonal parallèle à la géométrie de la briqueterie caractérise la démarche propre à cette vision, qui s'inscrit dans la droite ligne des plans hippodamiens. Une série de «pièces urbaines» à altitude constante est mise en œuvre sur cette base géométrique, générant une morphologie spécifique issue d'un maillage clair en plan et d'une horizontalité affirmée en coupe. Quatre «cases» du damier ne sont pas bâties et aménagées en une série de parcs publics, créant une diagonale végétalisée à travers le nouveau quartier. Chaque pièce bâtie se caractérise par la présence d'un à quatre jardins intérieurs, ce qui permet de démultiplier le linéaire de façades et d'offrir une grande variété de logements.

R2

Ce projet explore la notion de terrasses, qui se traduit par l'implantation de quatre strates distinctes s'échelonnant dans la pente du terrain. Les deux strates situées en aval sont constituées d'îlots urbains avec jardins intérieurs. Les deux strates situées en amont sont constituées quant à elles de bâtiments en S et en U, dont la combinatoire subtile et sophistiquée permet de créer différents types de logements et de tirer

parti des qualités du site, en particulier des dégagements et des vues diversifiés vers les entités paysagères environnantes. Une perméabilité est aménagée au travers des différentes strates, ce qui offre de multiples possibilités de parcours pour rejoindre les différents niveaux de la nouvelle polarité suburbaine.

R3

La proposition se base sur l'implantation d'une série de bâtiments composés de socles surmontés d'une « émergence » cherchant la hauteur. Par le décalage des éléments hauts, il en résulte une morphologie de base orthogonale à l'identité forte et aux vues diagonales, dont la *skyline* se veut perceptible depuis les quartiers voisins. Chaque pièce urbaine est développée comme un élément à caractère monolithique, le socle et la tour ayant la même expression architecturale, celle d'une façade murale avec des percements de tailles variables selon les multiples fonctions abritées dans l'édifice.

Profils de durabilité des visions

Les neuf visions projectuelles vont à présent être évaluées à l'aune de leur durabilité selon la méthodologie multicritère NEBIUS ⁽²⁾ (*Neighborhood-scale Evaluation to Benchmark the Integration of Urban Sustainability*) [LUFKIN et REY 2017b], élaborée dans le cadre de précédentes recherches ⁽²⁾. On relèvera à ce stade que la création d'une nouvelle polarité au sein d'une couronne suburbaine de l'agglomération Lausanne-Morges soulève des enjeux particulièrement riches et complexes. Cette complexité s'explique d'une part par l'approche holistique inhérente à la recherche de durabilité, qui nécessite d'intégrer un nombre accru de compétences et de disciplines dans le développement du projet [REY et LUFKIN 2016], et d'autre part par la nature spécifique de ce type de territoires, où se confrontent des paysages particulièrement hétérogènes – espaces à caractère urbain, industriel, artisanal, commercial, agricole ou naturel – dont les modalités d'articulation et de mise en réseau sont à repenser dans le fond comme dans la forme, c'est-à-dire en intégrant l'ensemble des dimensions qui les composent – physique, spatiale, et sociale, mais aussi économique et culturelle – dans la dynamique du projet.

Face à cette double complexité, l'intuition n'est plus suffisante ni pour juger des qualités d'un projet architectural ni pour évaluer sa capacité à répondre aux multiples exigences de durabilité. Des outils d'évaluation, de communication et de prise de décision alliant exhaustivité et simplicité d'usage se révèlent alors indispensables, et ceci dès les premières esquisses du projet [LUFKIN et REY 2013]. En d'autres termes, la démarche consiste ici à rendre opérationnelles les trois principales stratégies pour cadres de vie durables définies en amont afin de permettre leur transposition vers un cas d'étude concret.

Simple, efficace, globale et pragmatique, la méthodologie NEBIUS est parfaitement adaptée à ce type d'applications. Elle vise à évaluer les qualités de visions urbaines selon cinq thématiques incontournables lorsque l'on cherche à concevoir un cadre de vie durable, qui déclinent de manière plus opérationnelle nos trois axes d'action: 1) densité et mixité, 2) performance énergétique, 3) eau et biodiversité,

DENSITÉ ET MIXITÉ

 Indice d'utilisation du sol

 Mixité fonctionnelle

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

 Compacité

 Potentiel solaire

EAU & BIODIVERSITÉ

 Densité d'arbres

 Surfaces perméables

MODES DE VIE

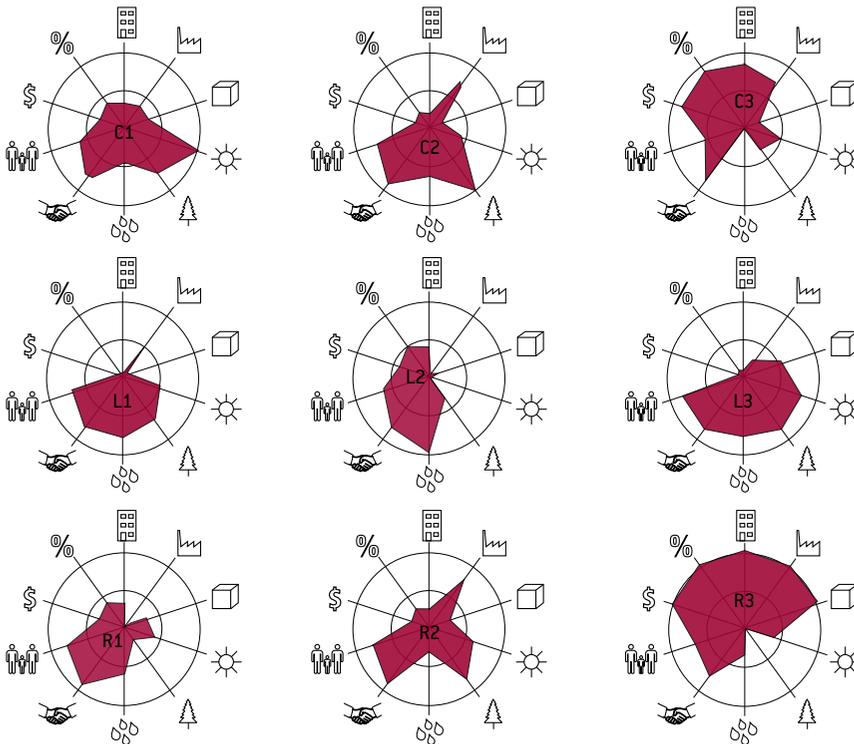
 Convivialisme

 Familialisme

EFFICIENCE ÉCONOMIQUE

 Profit

 Rentabilité



[EN HAUT] LES CINQ THÉMATIQUES ET LES DIX INDICATEURS DE LA MÉTHODOLOGIE NEBIUS.

[EN BAS] PROFILS DE DURABILITÉ DES NEUF VISIONS. POUR CHAQUE INDICATEUR, LES DONNÉES SONT NORMALISÉES SUR L'ÉCHANTILLON DES NEUF VISIONS. LE CENTRE DU RADAR ÉQUIVAUT À LA VALEUR MINIMALE, TANDIS QUE L'EXTRÉMITÉ DE L'AXE CORRESPOND À LA VALEUR MAXIMALE POUR L'INDICATEUR CONSIDÉRÉ.

4) modes de vie et 5) efficacité économique. À l'intérieur de chaque catégorie, deux indicateurs représentatifs soulignent les atouts et limites de chaque vision (voir le tableau ci-dessus).

Si les indicateurs n'ont pas la prétention de traiter l'ensemble des dimensions inhérentes à chacune des thématiques abordées, ils ont cependant été sélectionnés dans l'optique d'une mise en évidence des caractéristiques spécifiques de chaque vision. Ainsi, les indicateurs jugés comme redondants ont été écartés au profit de ceux qui paraissaient plus discriminants. À titre d'exemple, pour la catégorie des modes de vie, deux indicateurs ont été retenus comme étant les plus aptes à qualifier le potentiel d'accueil des visions à l'égard de différents modes de vie. En premier

lieu, les ménages en quête de convivialisme chercheront à vivre dans un quartier marqué par le dynamisme de sa vie associative, où la configuration des espaces publics et semi-publics encourage les rencontres et les interactions entre voisins (dispositif de coursives, locaux communautaires, terrasses collectives). En second lieu, le familialisme caractérise l'hospitalité du projet à l'égard des familles, qui privilégieront avant tout un environnement accueillant pour les enfants (espaces de jeu situés à proximité et bien visibles, espaces extérieurs sécurisés des voitures, appartements de grande taille, place de stationnement). Loin d'être le reflet d'un jugement de valeur normatif, ces deux dimensions plaident en faveur d'une architecture dont les qualités sensibles, sociales et fonctionnelles s'adaptent aux différents modes de vie des habitants.

Afin d'agréger les fragments provenant des différentes thématiques analysées, NEBIUS fournit également une représentation multicritère synthétique des résultats sous forme de radar, qui définit le profil de durabilité de chaque vision évaluée. Moyennant un léger effort de lecture, cette agrégation des dix indicateurs (à la page précédente) permet la comparaison visuelle instantanée des projets.

Cette représentation des résultats met en évidence l'importante diversité et par conséquent la grande richesse d'approches architecturales qui caractérisent les visions. L'analyse des profils de durabilité nous indique qu'aucune vision ne parvient à établir un réel équilibre entre les différents aspects évalués, tels que l'utilisation du sol, la présence de la nature, l'hospitalité pour les familles, la compacité volumétrique ou encore le potentiel solaire. Au contraire, chaque vision intensifie à sa manière l'une ou l'autre de ces dimensions afin d'affirmer une image forte pour ce site à la recherche d'une identité nouvelle.

La catégorie des «modes de vies» fait seule figure d'exception à ce constat. Aussi bien pour le familialisme que pour le convivialisme, les résultats relativement homogènes témoignent d'un double consensus, d'une part autour de la volonté de placer les espaces de rencontre au centre du projet – et ceci à toutes les échelles appréhendées – et d'autre part autour de l'envie d'élaborer des typologies susceptibles d'accueillir une large diversité de modes de vie. Cette observation ne rejoint en aucun cas les résultats des deux premières applications de NEBIUS (LUFKIN et REY 2013; LUFKIN et REY 2015), où les potentiels d'accueil des visions à l'égard de différents modes de vie s'étaient révélés largement plus contrastés. Dans le cas présent, il serait intéressant, à titre complémentaire, d'évaluer dans quelle mesure d'autres dimensions permettant de caractériser les préférences résidentielles d'une population donnée (tranquillité, élitisme, ancrage social, anonymat, flexibilité ou encore luminosité et orientation) seraient en mesure d'établir une différenciation plus fine entre les visions.

Il n'en demeure pas moins que la radicalité des profils, de même que cette prise de position commune quant au caractère convivial et non dogmatique à conférer à la nouvelle polarité suburbaine, nous semblent parfaitement cohérentes avec la problématique d'ensemble. Les neuf visions projectuelles fournissent autant d'interprétations contrastées des enjeux spécifiques aux couronnes des agglomérations, confirmant la vocation de ces sites en quête d'une identité forte à accueillir des projets de nature exploratoire et innovante.

Explorer les champs de l'hybridation

Les travaux académiques présentés dans ce chapitre rejoignent les conclusions de précédentes études (LUFKIN 2017) en ceci qu'ils soulignent la nécessité d'hybrider les stratégies pour cadres de vie durables afin de maximiser les impacts des mesures entreprises dans différents domaines d'action et à différentes échelles d'intervention. À titre d'exemple, les hautes performances énergétiques d'un bâtiment intelligemment conçu mais déconnecté des transports publics seront lourdement pénalisées par la mobilité induite de ses occupants; de la même manière, un quartier dont les espaces publics et paysagers auraient été négligés n'a que peu de chances de répondre aux aspirations résidentielles de ses habitants, au détriment de sa valeur d'usage – et ceci quand bien même la localisation et la qualité énergétique des bâtiments auraient été prises en compte dès les premières esquisses du projet.

Pour rendre nos cadres de vie plus durables, au vu de l'étendue du défi, il paraît donc essentiel de combiner les trois axes d'action prioritaires qui, sans prétendre à l'exhaustivité, fournissent toutefois un aperçu relativement global des multiples enjeux de durabilité aux échelles du quartier, du bâtiment et du détail constructif (2). Au niveau des territoires urbains dans leur ensemble, il s'agit non seulement de promouvoir la réorientation du développement «vers l'intérieur» mais également d'encourager la création d'un réseau polycentrique et densifié de polarités durables à proximité des réseaux de transport publics. Au niveau du quartier et du bâtiment, la qualité des espaces publics et l'adéquation des typologies architecturales vis-à-vis d'aspirations résidentielles diversifiées sont des conditions incontournables pour transformer ces cadres de vie densifiés en lieux confortables et attractifs pour leurs habitants. Enfin, la haute efficacité énergétique des bâtiments, visant d'abord à réduire les besoins et ensuite à intégrer les énergies renouvelables, est indispensable pour minimiser les impacts environnementaux des constructions.

Ceci dit, il faut constater que les multiples dimensions de la durabilité – synthétisées en trois principaux axes d'action ou déclinées selon les dix indicateurs thématiques de NEBIUS – sont rarement réalisables simultanément à leur plus haut degré. D'autre part, afin de garantir l'opérationnalité de NEBIUS, il faut également souligner que l'objectif n'est pas de fournir une évaluation approfondie de l'une ou l'autre des thématiques abordées, mais plutôt de réaliser un portrait d'ensemble des performances globales de visions urbaines, et ceci dès leurs premières esquisses. Pour illustrer ce propos, il est évident qu'une étude d'impact environnemental détaillée serait mieux en mesure d'évaluer la compatibilité d'une vision avec les prescriptions relatives à la protection de l'environnement; de la même manière, une étude circonstanciée des modes de vie, réalisée sur une base typologique plutôt qu'indicielle, serait probablement mieux adaptée pour rendre compte du potentiel d'accueil réel des visions analysées.

L'enjeu n'est donc pas tant de décréter un projet comme étant le meilleur dans l'absolu, mais plutôt d'inviter les acteurs impliqués à formuler des objectifs précis afin d'obtenir le meilleur résultat possible en fonction des intérêts en jeu. Dans ce sens, le

processus de projet doit impérativement s'accompagner d'une démarche évaluative intégrée à la dynamique du projet dès les premières esquisses, qui permettra de faire des choix en meilleure connaissance de cause et avec plus de transparence – sans pour autant se substituer à l'arbitrage et à la prise de décision.

Cette remarque a pour corollaire qu'il n'existe pas de recette universellement applicable, mais qu'au contraire des propositions architecturales «sur mesure» devront être élaborées pour chaque situation. Par une étude approfondie des qualités du site et des enjeux spécifiques aux acteurs concernés, le projet architectural a donc pour mission d'élaborer des stratégies innovantes et exploratoires, faites d'invention, de combinaison, d'expérimentation et de réinterprétation, afin de mieux composer avec les ingrédients locaux du territoire et d'intégrer des notions devenues incontournables comme la gestion durable des ressources ou la valeur d'usage.

En définitive, concevoir un cadre de vie durable ne saurait se réduire à la seule application méthodique de critères renvoyant aux dimensions environnementales, socioculturelles ou économiques de durabilité. Au-delà des aspects strictement quantitatifs liés aux performances environnementales, concevoir un cadre de vie durable c'est aussi – et surtout – révéler cette capacité fondamentale qu'a l'architecture de sublimer certains lieux et de parvenir parfois à nous émouvoir ou même à nous (ré-)enchanter (CONTAL 2014).

¹ Les auteurs souhaitent remercier l'ensemble des acteurs ayant contribué aux différentes phases du projet *Suburban Polarity*, en particulier les environ 75 étudiants des ateliers de projet «Suburban Landscape» (2014-2015) et «Suburban Polarity» (2015-2016), ainsi que les assistants, collaborateurs, experts et conférenciers impliqués dans cette démarche.

CONCLUSIONS

APPROPRIATION

Photographies de Yafiza Zorro

PASSER À L'ACTION

Vincent Kaufmann • Emmanuel Ravalet

APPROPRIATION

Il y a le Chandigarh que Le Corbusier a pensé, a dessiné, a construit. Et il y a le Chandigarh d'aujourd'hui, celui qui a été dessiné et adapté par ses résidents. Il y a la ville conçue par les urbanistes et la ville embellie par ses habitants. Partout dans les territoires, sur les bâtiments, le mobilier urbain ou les véhicules, il y a des preuves de transformation qui témoignent de l'appropriation de ces éléments par des personnes ou par des groupes.

Si l'empreinte est la trace du passage, nous cherchons la trace du séjour, de l'habiter, de l'appropriation.

À l'époque du *hashtag*, il faut croire que le tag a de beaux restes...

















f

Merci pour
le 2ème de 12h
sur le Street Art
en fait !

par son créa,
d'espér
en fait.

à travers,
l'ambition exigent
notamment.

SNCF





L 7m



obama

JEB
NO

AWONIC







RUE
LUCIEN
SAMPAIX







Les catégories analytiques construites pour décrire, analyser, voire modéliser les individus et leurs comportements ont évolué à travers le temps. La rationalité parfaite de l'*homo œconomicus* s'est muée en rationalité limitée, puis le champ de la socioéconomie des transports a participé au développement d'une approche plus large des individus, avec une caractérisation sociodémographique et économique des individus. Ce n'est que plus récemment que les outils sociologiques se sont développés puis imposés comme utiles à une ambition compréhensive des approches comportementales. Le sujet n'est plus tant alors l'individu que la personne. C'est dans ce cadre que la notion de mode de vie est apparue dans un nombre croissant de contributions théoriques puis opérationnelles.

En regroupant l'ensemble de ces contributions, nous visions à une recherche de cohérence sur les productions relatives aux modes de vie. Cette notion est encore en quête de stabilisation théorique, et reste trop souvent associée à des contenus différents. Certains chercheurs s'en tiennent à une approche fonctionnaliste du mode de vie à partir des programmes d'activités individuels, tandis que d'autres assument une position plus ambitieuse, pour associer à ces programmes d'activités des valeurs, des attitudes, des préférences ou encore des aspirations qui donnent un sens aux activités réalisées.

Comment utiliser la notion de mode de vie sur la base des différentes contributions proposées dans cet ouvrage ? Pour répondre à cette question, nous proposons dans cette conclusion de nous concentrer sur cinq postulats qui ressortent des investigations menées:

- La notion de mode de vie permet de parler simplement de situations complexes;
- L'approche dynamique des modes de vie permise par l'analyse de la mobilité des ménages et de ses déterminants;
- L'importance du potentiel d'accueil des cadres de vie aux différents modes de vie;
- Les congruences et les dissonances entre les aspirations et les situations en matière de modes de vie constituent un élément d'analyse essentiel du territoire et de ses dynamiques;
- La notion de modes de vie est utile sur le plan opérationnel pour mener des politiques de développement urbain et territorial.

Les typologies de modes de vie comme réduction de la complexité

Le mode de vie permet de rendre compte de manière large de la diversité des situations individuelles, il permet de ne pas limiter la considération des personnes et des

ménages à des dimensions économiques certes importantes, mais insuffisantes. Mais pour traiter cette complexité, il faut cependant trouver les moyens de la rendre accessible et appréhendable. Beaucoup de travaux sur les modes de vie, dans cet ouvrage et au-delà, traitent ce besoin de réduction de la complexité par la construction de typologies. Ce choix méthodologique peut donner l'impression d'un foisonnement sans cohérence. Une nouvelle typologie peut sembler n'être qu'une typologie de plus, encore différente des précédentes. Elles sont en fait des lectures de la société qu'il faut voir comme complémentaires, des lectures issues d'un éclairage propre à chaque questionnement.

Prenons le temps de nous attarder sur ce qu'est une typologie et ce qu'est un «type». Les typologies sont répandues dans la recherche urbaine et font référence à la notion de type (PANERAI 2005). Ce mot est apparu à la fin du 15^e siècle pour désigner le caractère d'imprimerie, «le type n'est pas l'objet ou la figure à imiter, mais le moyen concret de la reproduction» (PANERAI 2005: 105). Avec un objectif de classification, la notion de type évolue et se précise ensuite pour désigner l'essence d'un grand nombre d'objets, de plantes, d'animaux ou de personnes. Il s'agit donc d'un «objet exemplaire qui permet de rendre compte avec économie d'une population assez vaste» (PANERAI 2005: 105). La typologie fait directement référence au type que nous venons d'évoquer si ce n'est que celui-ci n'existe pas a priori en tant que tel, il est construit à l'occasion d'un raisonnement théorique. Elle résulte du processus au cours duquel une population est réduite en plusieurs groupes les plus homogènes en leur for intérieur et les plus différents les uns des autres. Diverses techniques permettent de construire ces typologies sur la base d'informations quantitatives ou qualitatives. Dans les deux cas, il s'agit de faire ressortir l'essence des différences individuelles en pointant les invariants. «[...] la typologie est un instrument utile, permettant de trier et de styliser un ensemble de données souvent foisonnant» (VASSY 2003: 226).

La tentation est forte de considérer que les types obtenus lors d'une analyse caricaturent la complexité des situations réelles. En un sens, ce n'est pas faux, sauf qu'il ne s'agit pas d'une caricature, qui accentue et exagère certains traits, il s'agit d'une réduction méthodique, à visée compréhensive, de cette complexité. L'objet n'est pas de ridiculiser mais de révéler.

Les modes de vie au prisme des mobilités Au fil des chapitres de cet ouvrage, la mobilité est apparue comme une dimension essentielle des modes de vie et permettant en particulier d'en identifier les dynamiques spatiales.

Les modes de vie incluent de fait plusieurs types de mobilités. Cette notion permet tout d'abord d'identifier des déplacements dans l'espace géographique et des changements de rôles (changements d'activités dans la vie quotidienne), d'états (changement de statut d'occupation du logement lors d'une mobilité résidentielle) ou de position (changement de mode de vie suite à une augmentation de revenu). Les modes de vie permettent également de mettre en lumière les mobilités de court terme (comme la mobilité quotidienne ou les voyages) et celles de long terme (comme les mobilités résidentielles et les choix de localisation) et les imbrications entre ces différentes formes de déplacements et les rythmes de vie auxquels ils donnent corps.

La mobilité peut être assimilée à un processus qui permet aux personnes de s'approprier l'espace comme leur lieu de vie. Plusieurs sphères participent à définir nos rythmes de vie (KAUFMANN 1999) et la mobilité est notre capacité à passer de l'une à l'autre avec une certaine facilité. Peuvent alors être distinguées les sphères familiale et domestique (ensemble des activités nécessaires à la survie d'un ménage), professionnelle (activités financièrement rémunérées et annexes effectuées dans le cadre du travail), du temps libre et des loisirs (activités non obligatoires et recherchant l'épanouissement de soi) et enfin la sphère de l'engagement associatif ou non rémunéré (les activités «publiques»). La mobilité d'un individu peut donc être caractérisée par la facilité qu'il a, ou non, d'établir un passage entre chacune de ces sphères. Le mode de vie des ménages et des personnes qui les composent et leur mobilité sont intimement liés. La manière dont ils se déplacent dans l'espace et se l'approprient détermine ainsi leur rapport à l'espace, au temps et *in fine* à la société. Dans l'analyse des modes de vie, l'examen des mobilités permet d'identifier les dynamiques. Les arbitrages de choix résidentiels, les contraintes qui pèsent sur ces arbitrages, la hiérarchisation des critères les plus importants pour s'installer dans un lieu donné et les aspirations en matière de cadre de vie sont autant de critères qui renseignent sur les dynamiques de transformations urbaines et les leviers qui les guident.

Une récente étude menée par le Laboratoire de Sociologie Urbaine sur les grands pendulaires (RAVALET 2014) montre que les individus adaptent leur mobilité selon les exigences du marché du travail et vont adapter leurs pratiques à des déplacements de longue distance. Ils cherchent aussi avant tout à préserver leurs ancrages résidentiels et sociaux, au prix de trajets domicile-travail intensifs. Cela peut aussi entraîner des changements dans la localisation résidentielle et donner un poids très important à la situation économique du ménage. Certaines mobilités liées à l'obligation professionnelle peuvent même être perçues négativement par les individus qui se sentent contraints et forcés de se déplacer, même s'ils ne possèdent pas à la base toutes les compétences qui leur permettent de le faire. Quoi qu'il en soit, leur mode de vie évolue avec les changements professionnels, ce qui joue un rôle direct dans l'organisation de leur mobilité.

Enfin, les inégalités (ou tout au moins les différences) actuelles des vitesses avec lesquelles les personnes se déplacent rendent impossible une congruence aréolaire entre les modes de vie, les centralités fonctionnelles et les morphologies, ce qui rend incontournable de placer les déplacements et la mobilité au centre de la pensée urbaine.

Le potentiel d'accueil des cadres de vie aux différents modes de vie

Le mode de vie est une notion qui se rapporte à la personne ou au ménage et qui vise justement une meilleure prise en compte de la complexité qui les caractérisent. Pour autant, les différentes contributions rassemblées le montrent pour la plupart: les modes de vie se construisent en relation avec des cadres de vie matériels. Nous le relevions en 2009 dans le *Traité sur la ville* édité par Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal.

Le fait qu'une ville soit essentiellement en îlots ou en barres, desservie par un réseau de chemin de fer maillé ou par un grand réseau autoroutier, mono ou polycentrique, disposant ou non d'un centre historique, de monuments à caractères patrimoniaux, de grands parcs clôturés ou d'espaces verts ouverts; le fait qu'une ville soit traversée par un fleuve, soit située au bord d'un lac, ait un front de mer; tous ces attributs agissent sur les pratiques sociales, la probabilité de se rencontrer et les lieux dans lesquels se déroulent ces rencontres, la manière dont les habitants s'approprient leur ville et y déploient des modes de vie. (KAUFMANN 2009)

Pour identifier les leviers permettant d'agir sur les modes de vie, il convient donc de se doter d'outils permettant de caractériser les territoires de résidence et les territoires de vie des personnes, pour ensuite être en mesure de discuter du rôle joué par le cadre de vie sur la personne, ses activités, ses mobilités, ses discours. L'inverse est vrai également, au sens où l'on peut considérer que l'arrivée sur un territoire de personnes dotées d'habitudes et de valeurs spécifiques pourrait très bien participer à faire évoluer ce territoire. N'est-ce pas le rôle attribué aux premiers gentrificateurs dans le processus de transformation urbaine que l'on nommera ensuite gentrification (BIDOU-ZACHARIASSEN 2003)? Modes et cadres de vie interagissent donc de manière complexe et dans des temporalités différentes.

Les personnes qui vivent dans les zones les plus denses ont tendance à avoir des modes de vie globalement moins consommateurs en termes d'énergie. Cela provient-il de la densité des territoires dans lesquelles ils se meuvent, ou de leurs idéaux, valeurs et habitudes? Pour faire correctement la part entre les caractéristiques matérielles d'un territoire et ce qui relève des personnes vivant dans ce territoire, on peut avoir recours à la notion, de provenance statistique, de «biais d'auto-sélection». Ainsi, la comparaison entre deux groupes de population est biaisée par le fait que les personnes ont choisi à quel groupe elles voulaient appartenir. Du point de vue statistique, cette situation est problématique. Mais du point de vue urbain, elle l'est beaucoup moins au sens où cela sous-entend pour les personnes et les ménages concernées qu'il y a une certaine cohérence entre modes et cadres de vie. Cela n'est possible que grâce à une fluidité résidentielle, qui facilite les déménagements et les migrations.

De la congruence entre aspirations et situations Quelle que soit l'ambition précise des recherches qui ont servi de base aux chapitres de ce présent ouvrage, leur objectif commun est de recourir à la notion de mode de vie pour articuler des activités réalisées et des valeurs qui leur donnent sens. Ce sens se traduit parfois de manière linéaire par la confirmation dans les discours des motivations aux choix résidentiels, aux choix de modes de transport, ou encore aux choix en termes d'activités. Mais il y a aussi des situations de dissonances, des situations qui suggèrent des contradictions entre des pratiques et des aspirations, sans l'être vraiment... Par exemple, souhaiter vivre en ville et habiter à la campagne, une situation au cœur du neuvième chapitre de cet ouvrage, n'est pas une situation incohérente, c'est à l'inverse une situation pleine de sens (qu'il s'agit de révéler), et c'est une situation que permet de pointer l'usage de la notion de mode de vie. Une telle situation s'explique généralement par des arbitrages en termes de hiérarchisation des critères de choix de localisation résidentielle et de compromis entre les membres d'un ménage.

Il apparaît que les congruences et divergences entre les aspirations de modes de vie et les modes de vie pratiqués constituent un analyseur puissant. Le constat d'un

lien entre le degré de congruence, entre le mode de vie auquel on aspire et celui que l'on pratique et la consommation énergétique au sein du logement et pour la mobilité l'illustre parfaitement. De la même manière que la volonté souvent contrariée de ralentir son mode de vie entraîne stress, fatigue et insatisfactions. Cette observation montre l'intérêt qu'il y a à prendre au sérieux les aspirations dans les politiques d'urbanisme et de développement territorial. Il y a des modes de vie plus compatibles avec certains espaces de vie qu'avec d'autres. Dans ce contexte, il semble nécessaire d'élargir la palette des modes de vie compatibles avec les cadres de vie et de fluidifier les mouvements résidentiels pour éviter des dissonances coûteuses sur le plan environnemental.

L'opérationnalité de la notion de «modes de vie» Le dernier point sur lequel il nous paraît nécessaire d'insister dans cette conclusion relève de la pertinence opérationnelle de la notion de mode de vie. En d'autres termes, nous souhaitons militer en faveur d'un «urbanisme des modes de vie» [MASBOUNGI et BOURDIN 2004].

Si les aménageurs n'utilisent que de manière sporadique les modes de vie, il nous semble que c'est en partie parce qu'il manque de cohérence dans l'ensemble des productions scientifiques défendant l'usage de cette notion. Son utilité fait de moins en moins débat, mais trop de recettes existent, avec des ingrédients souvent différents, pour que les aménageurs soient à l'aise avec la marche à suivre.

Il n'y a quasiment pas de communication entre les deux groupes de chercheurs qui s'occupent de la ville, soit, d'une part, les géographes, planificateurs, sociologues, démographes, historiens de l'économie et historiens tout court, de l'autre, les historiens de l'urbanisme et les architectes qui enquêtent sur l'évolution des cités. Les premiers œuvrent à l'échelle statistique sans tenir compte du fait que la ville est un artefact tridimensionnel, tandis que les autres étudient avant tout la morphologie urbaine et la typologie des bâtiments ainsi que leurs rapports réciproques, mais se soucient fort peu des causes socio-économiques qui les déterminent. Les questions posées par les deux groupes et leurs instruments d'enquête diffèrent profondément. Les seconds ont l'impression que les premiers parlent d'une entité traitée *in absentia*, soit d'un être sans corps, sans substance et sans lieu: le bâti serait-il tout autre que leurs constats seraient encore les mêmes. À quoi les premiers répliquent que les autres analysent un corps sans âme, du moment que la ville, selon Aristote et saint Augustin, est un ensemble d'hommes avant d'être un ensemble de pierres. [CORBOZ 2001: 133]

Le mode de vie n'est pas une fin en soi, c'est un outil au service d'une ambition supérieure, d'une ambition opérationnelle. Nous souhaitons donc par cet ouvrage réconcilier les deux groupes de chercheurs évoqués par André Corboz et participer à ce que les aménageurs et les politiques soient dotés d'outils qui leur permettent de mieux intégrer la diversité des populations dans leurs décisions. Plusieurs chapitres de cet ouvrage ont permis de mettre en évidence cette perpétuelle quête de cohérence qui meut le chercheur lorsqu'il fait bon usage de la notion de mode de vie. En fait et de manière très concrète, cette recherche de cohérence trouve un écho sur le plan organisationnel pour les planificateurs et les aménageurs au niveau de l'articulation des différents services – des différents départements – mobilisés sur un territoire. Les politiques de développement économique local, des transports, du logement, de l'usage des sols, etc. sont toutes concernées par un effort intégrateur qui est celui que suppose l'usage de l'outil «mode de vie».

Au-delà, la mise en évidence de la variété des modes de vie nous mène à la question de la pertinence qu'il y aurait à lutter contre certains modes de vie, jugés trop exigeants sur le plan environnemental par exemple, ou en contradiction avec des idéaux collectifs autres. On peut également revenir à la question évoquée précédemment de l'utilité d'une adéquation entre modes et cadres de vie. Sur tous les territoires, quels qu'ils soient, il est pertinent de se poser la question de quels modes de vie il est souhaitable d'accueillir. Faut-il attirer des ménages plutôt aisés ? Des ménages défavorisés ? Des « bobos » ? Des personnes à mobilité réduite ? Des grands mobiles ? Des familles ? Cela fait de l'outil « mode de vie » un outil tout aussi utile que dangereux de par la normativité qui l'accompagne. Mais le document de planification par essence n'est-il pas un document qui se doit par définition d'être normatif ? Si la mixité des modes de vie est une forme de mixité sociale, il nous semble important d'aller au-delà d'une lutte utile mais réductrice contre la ségrégation dans son unique dimension économique, ou sociale selon la manière dont on la définit. Quoiqu'il en soit, construire un plan directeur ou un document de planification peut se faire sur la base des modes de vie. S'il est difficile de tenir un discours général sur la question, il nous semble qu'au-delà d'une spécialisation de certains territoires vers des modes de vie spécifiques, il est nécessaire de viser à une certaine mixité des modes de vie sur tous les territoires. Et plus difficile à tenir sur le plan politique : sans doute serait-il nécessaire de réfléchir et de se positionner sur les modes de vie que le territoire ne souhaite pas accueillir ou soutenir. Cela renvoie de fait à la définition des priorités politiques et à l'acceptation de ce qui pourrait relever d'une « violence légitime de l'état ».

Il ressort de cet ouvrage l'idée qu'il est sans doute possible de travailler dans le sens de la mise en œuvre de politiques publiques plus souples, plus adaptables vis-à-vis des modes de vie des personnes, pour une pratique plus compréhensive et généreuse de l'urbanisme.

Bibliographie

- ADEUS (2012): «Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012: de nouveaux modèles?», *Les notes de l'ADEUS*, n°70.
- AGUILÉRA, A., GRÉBERT, J., FORMENTIN, H. N. (2014): *Passengers transport modes hierarchy and trends in cities: Results of a worldwide survey*, Transport Research Arena, Paris.
- ALLEN, J., MASSEY, D. B., PRYKE, M. (1999): *Unsettling cities*, Londres/New York, Routledge, [consulté en ligne]; <http://site.ebrary.com/id/10164631>
- ALLEN, T. D., HERST, D. E. L., BRUCK, C. S., SUTTON, M. (2000): «Consequences Associated with Work-to-Family Conflict: a Review and Agenda for Future Research», *Journal of Occupational Health Psychology*, n°5, 2, pp.278-308.
- ALLOUCH, A. (2017): «De la notion d'“aspiration” en sociologie» [in] Van Zanten, A., Rayou, P., *Le dictionnaire de l'éducation*, Paris, PUF.
- AMIN, A., THRIFT, N. (2002): *Cities: Reimagining the Urban*, Hoboken, Wiley.
- ASCHER, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- (2004): «Les sens du mouvement: modernités et mobilités» [in] Allemand, S., Ascher, F., Lévy, J. (éds), *Les Sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, pp.21-34.
- AYBEK, C. M., HUININK, J., MUTTARAK, R. (2014): *Spatial Mobility, Migration, and Living Arrangements*, Berlin, Springer.
- BASSAND, M. (1986): «La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique», *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Erard, Université de Neuchâtel, EDES.
- BASSAND, M., BRULHARDT, M.C. (1980): *Mobilité spatiale. Bilan et analyse des recherches en Suisse*, Saint-Saphorin, Éditions Georgi.
- BASSAND, M., LERESCHE, J.-P., JOYE, D. (1995) (éds): *Métropolisations: interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Georg.
- BATTU, H., MA, A., PHIMISTER, E. (2008): «Housing Tenure, Job Mobility and Unemployment in the UK», *The Economic Journal*, vol.118, pp.311-328.
- BECK, U. (1986): *La société du risque: Sur la voie d'une autre modernité*, trad. L. Bernardi, Paris, Aubier.
- BECK, J., RIHM, S. (2011): *Le Bilinguisme et l'emploi transfrontalier*, Kehl, Euro Institut.
- BELL, D. (1978): *Les Contradictions culturelles du capitalisme*, Paris, PUF.
- BENJAMIN, W. (2000): *Benjamins Begriffe*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp.
- BEYER, A. (2007): «Les espaces binationaux de la gestion aéroportuaire de l'Euroairport (Bâle-Mulhouse), redistribution du pouvoir territorial et aménagement frontalier», *Mosella*, 1-4, pp.53-69.
- BIDOU-ZACHARIASEN, C. (2003): *Retours en Ville. Des Processus de Gentrification Urbaine aux Politiques de «Revitalisation» des Centres*, Paris, Descartes & Cie, pp.9-43.
- (2004): «Les classes moyennes: définitions, travaux et controverses», *Éducation et Sociétés*, n°14, pp.119-134.
- BLOCH, E. (1996): *Tübinger Einleitung in die Philosophie*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp.
- BÖGENHOLD, D. (2001): «Social Inequality and the Sociology of Life Style. Material and Cultural Aspects of Social Stratification», *American Journal of Economics and Sociology*, n°60, 4, pp.829-847.

- BOLTANSKI, L., CHIAPPELLO, E. (1999): *Le Nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- BOLTANSKI, L., THÉVENOT, L. (1991): *De la justification*, Paris, Gallimard.
- BOLZMAN, C., VIAL, M. (2007): *Migrants au quotidien: les frontaliers. Pratiques, représentations et identités collectives*, Zürich, Seismo.
- BONFIGLIOLI, S. (1997): «Urban Time Policies in Italy: An Overview of Time-Oriented Research», *Transfer: European Review of Labour and Research*, n°3/4, pp.700-722, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1177/102425899700300405>
- BONVALET, C., DUREAU, F. (2000): «Les modes d'habiter, des choix sous contraintes» [in] Dureau, F., Dupont, V., Lelièvre, E., Lévy, J. P., Lulle, T., *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, pp.131-215.
- BORNSTEIN, M. H., BORNSTEIN, H. G. (1976): «The Pace of Life», *Nature*, n°259, 5 544, pp.557-559, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1038/259557a0>
- BOUDON, R. (2000): *Dictionnaire critique de la sociologie*, Paris, PUF, p.714.
- (2012): *La Rationalité*, Paris, PUF.
- BOURDIEU, P. (1979): *La Distinction: critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de minuit.
- (1980): *Le Sens pratique*, Paris, Éditions de minuit.
- BRISEPIERRE, G. (2013): *Analyse sociologique de la consommation d'énergie dans les bâtiments résidentiels et tertiaires – Bilan et perspectives*, Paris, Bureau d'études sociologiques GBS, ADEME.
- BROUNEN, D., KOK, N., QUIGLEY, J. M. (2012): «Residential Energy Use and Conservation: Economics and Demographics», *European Economic Review*, n°56, pp.931-945.
- BUCKEN-KNAPP, G. (2001): «Just a Train-Ride Away, but Still Worlds Apart: Prospects for the Øresund Region as a Binational City», *GeoJournal*, n°54, pp.51-60.
- BUHLER, T. (2015a): «Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes dans la notion de motilité. Éclairages à partir des déplacements automobiles quotidiens» [in] Kaufmann, V., Ravalet, E., Dupuit, E., *Motilité et mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, pp.119-135.
- (2015b): *Déplacements urbains: sortir de l'orthodoxie: Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Lausanne, PPUR Presses polytechniques.
- BURNS, L. D. (1979): *Transportation, Temporal, and Spatial Components of Accessibility*, [consulté en ligne]; <https://trid.trb.org/view.aspx?id=1211105>
- BUTLER, G., ROBSON, G. (2003): «Negotiating their way in: the middle classes, gentrification and the deployment of capital in a globalising metropolis», *Urban Studies*, n°40, 9, pp.1 791-1 809.
- CALVET, L., MARICAL, F. (2010): «Le budget "énergie du logement": les déterminants des écarts entre les ménages», *Le point sur*, Commissariat Général au Développement Durable, n°56.
- CANZLER, W., KAUFMANN, V., KESSELRING, S. (2008): *Tracing Mobilities*, Aldershot, Ashgate.
- CAYLA, J.-M. (2011): «Les ménages sous la contrainte carbone: Exercice de modélisation prospective des secteurs résidentiel et transports avec TIMES», École Nationale Supérieure des Mines de Paris.
- CAYLA, J.-M., ALLIBE, B., LAURENT, M.-H. (2010): «From Practices to Behaviors: Estimating the Impact of Household Behavior on Space Heating Energy Consumption», ACEEE Summer Study on Energy Efficiency in Buildings.
- CHOMBART DE LAUWE, P.-H. (1969): *Pour une sociologie des aspirations. Éléments pour des perspectives nouvelles en Sciences Humaines*, Paris, Éditions Denoël-Gonthier.
- COLLET, R. (2007): «Dynamique de la Motorisation et Usage de l'Automobile en France (L'Ile-de-France en Perspective)», Université Panthéon-Sorbonne, Paris I, [consulté en ligne]; <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00318707>
- CONTAL, M.-H. (2014): *Ré-enchanter le monde: L'architecture et la ville face aux grandes transitions*, Paris, Alternatives.
- CORBOZ, A. (2001): *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Paris, Éditions de l'imprimeur.
- CORIJN, E., VANDERSTRAETEN, P., NEUWELS, J. (2016): *Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier*, Observatoire du centre de Bruxelles 1, [consulté en ligne]; <http://bco.bsi-brussels.be/remarques-preliminaires-concernant-le-plan-damenagement-du-pietonnier>

- COUTARD, O., DUPUY, G., FOL, S. (2002): «La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile?», *Espaces et sociétés*, n°108/109, pp.155-176.
- CROZET, Y., JOLY, I. (2004): «Budgets temps de transport: les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du "bien le plus rare"», *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°45, pp.27-48.
- DE CERTEAU, M. (1980): *L'Invention du quotidien – Arts de faire*, t.1, Paris, Gallimard.
- DELÉAGE, E. (2014): «Le mouvement Slow Food: contretemps de l'accélération temporelle?», *Écologie & politique*, n°1, 48, pp.49-59, [consulté en ligne]; doi: 10.3917/ecopo.048.0049
- DENIS, M.-N. (2007): «Le dialecte alsacien: état des lieux», *Ethnologie française*, n°33, 3, pp.363-371.
- DESCARREGA, B., MOATI, P. (2016): *Modes de vie et mobilité – Une approche par les aspirations. Phase quantitative*, Rapport de recherches du Forum Vie Mobiles, Paris, Obsoco, p.160.
- DESJARDINS, X. (2015): «La ville lente: utopie, audace ou régression? Réflexions libres autour d'écrits de Marc Wiel», *Carnets de géographes*, n°8.
- DESSPORTES, M. (2005): *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard.
- DETWILLER, J. (1970): «Deep Soil Temperature Trends and Urban Effects at Paris», *Journal of Applied Meteorology*, n°9, pp.178-180.
- DI MÉO, G. (1999): «Géographies tranquilles du quotidien», *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.43, 118, pp.75-93.
- DOWNS, A. (2005): *Still Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*, Washington, Brookings Institution Press.
- DREYON, G. (2016): «Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages: une approche comparée des espaces transfrontaliers et non frontaliers des métropoles luxembourgeoises et grenobloises», thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes, [consulté en ligne]; <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01449189/document>
- DROUILLES, J., AGUACIL, S., HOXHA, E., JUSSSELME, T., LUFKIN, S., REY, E. (2019, à paraître): «Environmental impact assessment of Swiss residential archetypes: a comparison of construction and mobility scenarios», Article soumis.
- DROUILLES, J., REY, E. (2015): «Les quartiers périurbains face aux défis de la transition énergétique», *Les cahiers de l'ASPAN*, n°32, pp.12-17.
- DUBET, F. (1994): *Sociologie de l'expérience*, Paris, Éditions du Seuil.
- DUBOIS, Y. (2017a): «Cross-Border Life in Europe: Daily Mobility in the Trinational Metropolis of Basel», *Cuadernos europeos de Deusto*, n°56, *Governing mobility in Europe: interdisciplinary perspectives*, pp.133-160.
- (2017b): *Les frontières au quotidien? Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle*, thèse de Doctorat, Lausanne, EPFL, [consulté en ligne]; <https://infoscience.epfl.ch/record/228972?ln=fr>
- DUBOIS, Y., KAUFMANN, V., MUNAFÒ, S., TABBONE, L., VILLENEUVE, D. (2015): «Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin», Lausanne, EPFL-ADEUS.
- DUBOIS, Y., RÉRAT, P. (2012): «Vivre la frontière: les pratiques spatiales transfrontalières dans l'Arc jurassien franco-suisse», *Belgeo*, n°1/2, [consulté en ligne]; <http://belgeo.revues.org/6249>
- DUPUY, G. (1999): *La Dépendance automobile*, Paris, Anthropos.
- (2000): «La spirale de l'automobilisation», *Flux*, n°16, 41, pp.69-70, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.3406/flux.2000.1334>
- (2006): «La dépendance à l'égard de l'automobile», *Transports, recherche, innovation*, [consulté en ligne]; <http://cat.inist.fr/?aModele=afficheN&cpsid=18806900>
- ELIAS, N. (1991): *La Société des individus*, Paris, Fayard.
- EVANS, G., CARRÈRE, W. (1991): «Traffic Congestion, Perceived Control, and Psychophysiological Stress Among Urban Bus Drivers», *Journal of Applied Psychology*, n°76, 5, pp.658-63.
- FESTINGER, L. (1957): *A Theory of Cognitive Dissonance*, Palo Alto, Stanford University Press.
- FLAMM, M. (2004): «La signification des temps de déplacement: Une catégorisation qualitative», *Recherche, transports, sécurité*, n°85, pp.241-259.

- FORUM VIES MOBILES [2016]: «Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie – enquête internationale», [consulté en ligne]; <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240>
- FRÉTIIGNY, J.-B. [2012]: «Habiter la mobilité: le train comme terrain de réflexion. Abstract», *L'Information géographique*, n°75, 4, pp. 110-124, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.3917/lig.754.0110>
- FREUNDENDAL-PEDERSEN, M. [2007]: «Mobility, Motility and Freedom: the structural story as Analytical Tool for Understanding the Interconnection», *Swiss Journal of Sociology*, n°33, 1, pp. 27-44.
- GALLEZ, C., MADRE, J.-L. [1993]: «Équipement automobile des ménages et cycle de vie», *Sociétés contemporaines*, n°14, 1, pp. 59-78, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.3406/socco.1993.1127>
- GEHL, J., SVARRE, B. [2013]: *How to Study Public Life*, Washington, Island Press.
- GENRE-GRANDPIERRE, C. [2007]: «Des "réseaux lents" contre la dépendance automobile? Concept et implications en milieu urbain», *L'Espace géographique*, n°36, 1, pp. 27-39, [consulté en ligne]; doi: 10.3917/eg.361.0027
- GIBSON, J. J. [1979]: *The Ecological Approach to Visual Perception*, Boston, Houghton Mifflin.
- GIDDENS, A. [1987]: *La Constitution de la société*, Paris, PUF.
- GODILLON, S., LESTEVEN, G., MALLET, S. [2015]: «Réflexions autour de la lenteur», *Carnets de géographes*, n°8.
- GOSSELAIN, O. [2011]: «Slow Science – La désexcellence», *Uzance*, n°1, pp. 128-140.
- GRAFMEYER, Y. [1999]: «Mode de vie» [in] Akoun, A. et Ansart, P. (éds), *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Le Robert/Seuil, pp. 347-348.
- GRAHAM, S. [2007]: «Temporal Aspects of Splintering Urbanism» [in] Henckel, D., Pahl-Weber, E., Herkommer, B. (eds.), *Time, Space, Places*, Francfort-sur-le-Main/New York, Lang, pp. 21-35.
- GRAM-HANSEN, BECH-DANIELSEN [2004]: «House, home and identity from a consumption perspective», *Housing, Theory and Society*, n°21, (1), pp. 17-26.
- GROSMESNIL, O. [2002]: «La Consommation d'énergie à usage domestique depuis quarante ans: l'électricité, numéro un dans les foyers», INSEE Première, n°845, mai.
- GWIAZDZINSKI, L., DREVON, G. [2014]: «Des méthodes et des outils au service d'une nouvelle intelligence des mobilités. Avant-propos», *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n°28, 1/2 (décembre), pp. 5-12.
- HÄGERSTRAAND, T., [1970]: «What About People in Regional Science», *Papers in Regional Science*, n°24, 1, pp. 7-171.
- HAMNETT, C. [1996]: «Les aveugles et l'éléphant: l'explication de la gentrification», *Strates*, 9.
- HAUMONT, N., SEGAUD, M. [1989] (éds): *Familles, modes de vie et habitat*, Paris, L'Harmattan.
- HAUSER, W., EVORA, J., KREMERS, E. [2012]: «Modelling Lifestyle Aspects Influencing The Residential Load-Curve», *ECMS*, pp. 58-63.
- HELDERMAN, A. C., VAN HAM, M., MULDER, C. H. [2006]: «Migration and Home Ownership», *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 97, pp. 111-125.
- HENCKEL, D., THOMAIER, S. [2013]: «Efficiency, Temporal Justice, and the Rhythm of Cities» [in] *Space-Time Design of the Public City*, Dordrecht, Springer, pp. 99-117, [consulté en ligne]; https://doi.org/10.1007/978-94-007-6425-5_8
- HRADIL, S. [1999]: *Soziale Ungleichheit in Deutschland*, Opladen, Leske + Budrich.
- HRADIL, S., SPELLERBERG, A. [2011]: «Lebensstile und soziale Ungleichheit», *Gesellschaft, Wirtschaft, Politik*, cahier n°1, pp. 51-62.
- HERKOMMER, B. [2006]: «Slow City – Fast City. An Exploration into Urban Speed» [in] Henckel, D., Pahl-Weber, E., Herkommer, B. (eds), *Time – Space – Places*, Francfort-sur-le-Main/New York, Peter Lang GmbH, Internationaler Verlag der Wissenschaften, pp. 37-57.
- HERPIN, N., VERGER, D. [2008]: *Consommation et modes de vie en France. Une approche économique et sociologique sur un demi-siècle*, Paris, La Découverte.
- HOFMEISTER, H. [2005]: «Geographic Mobility of Couples in the United States: Relocation and Commuting Trends», *Zeitschrift für Familienforschung*, n°2, pp. 115-128.

- HUBER, A., GIRARD, S., LE MARRE, P. [2013]: «Vers des modes de vie durables. Une variété de modes de vie pour une ambition unique: la société postcarbone», *Futuribles*, pp.43-60.
- JAUREGUBERRY, F., LACHANCE, J. [2017]: *Le Voyageur hypermoderne*, Toulouse, Erès.
- JEMELIN, C., KAUFMANN, V. [2008]: «Le maintien du tramway envers et contre tout: Politique des transports et démocratie directe à Bâle», *Flux*, n°2, 72-73, pp.92-107.
- JENSEN, O. B. [2013]: *Staging mobilities*, Routledge.
- JOHNSON, R. B., ONWUEGBUZIE, A. J., TURNER, L. A. [2007]: «Toward a Definition of Mixed Methods Research», *Journal of Mixed Methods Research*, n°1, 2, pp.112-33, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1177/1558689806298224>
- JOLY, I., LITTLEJOHN, K., KAUFMANN, V. [2006]: *La croissance des budgets-temps de transport en question: nouvelles approches*, Rapport de recherche, PREDIT.
- JOLY, I., MASSON, S., PETIOT, R. [2006]: «Les déterminants de la demande en transports collectifs urbains: comparaison internationale et analyse économétrique», *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°50, pp.91-120.
- JONES, D. W. [2008]: *Mass Motorization + Mass Transit, an American History and Policy Analysis*, Bloomington, Indiana University Press.
- JOURDAIN, V., LOIR, C. [2016]: *Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19^e siècle*, Observatoire du centre de Bruxelles, 1, [consulté en ligne]; <http://bco.bsi-brussels.be/le-regime-de-mobilite-et-les-modalites-dusages-de-lespace-public-sur-les-boulevards-centraux-a-la-fin-du-19e-siecle>
- KALTER, F. [1994]: «Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen», *Zeitschrift für Soziologie*, pp.460-476.
- KAMPSCHULTE, A. [2002]: «Le commerce de détail en périphérie concurrence-t-il l'activité des centres-villes dans l'espace frontalier germano-suisse? Analyse comparée des cas de Bâle et Bad Säckingen», *Revue Géographique de l'Est*, n°42, 1/2, [consulté en ligne]; <http://rge.revues.org/2781>
- KAUFMANN, V. [1999]: «Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche», *2001 Plus... Synthèses et recherches*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, n°48, pp.1-64.
- [2008]: *Les Paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner*, Lausanne, PPUR.
- [2009]: «La théorie urbaine en devenir» [in] Stébé, J.-M., Marchal, H. (éds), *Traité sur la ville*, Paris, PUF, pp.640-665.
- [2011]: *Re-thinking the City*, Lausanne/Londres, EPFL Press/Routledge.
- [2014]: *Retour sur la ville*, Lausanne, PPUR.
- KAUFMANN, V., TABAKA, K., LOUVET, N., GUIDEZ, J.-M. [2010]: *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête?*, Lyon, CERTU.
- KELLERMAN, A. [2012]: «Potential Mobilities», *Mobilities*, n°7, 1, pp.171-183, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.631817>
- KENWORTHY, J. R., LAUBE, F. B. [1999]: *An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities, 1960-1990*, Boulder, University Press of Colorado.
- KENYON, S., LYONS, G., RAFFERTY, J. [2006]: «Transport and Social Exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility», *Journal of Transport Geography*, n°10, 3.
- KESSELRING, S. [2006]: «Pioneering Mobilities: New Patterns of Movement and Motility in a Mobile World», *Environment and Planning A*, n°38, pp.269-279.
- KNOX, P. L. [2005]: «Creating Ordinary Places: Slow Cities in a Fast World», *Journal of Urban Design*, n°10, 1, pp.1-11, [consulté en ligne]; doi: 10.1080/13574800500062221
- KORSU, E., MASSOT, M.-H., ORFEUIL, J.-P. [2012]: *La Ville cohérente: Penser autrement la proximité*, Paris, La Documentation Française.
- KOSLOWSKY, M., KLUGER, A. N., REICH, M. [2013]: *Commuting Stress: Causes, Effects, and Methods of Coping*, Springer Science & Business Media.
- KUNSTLER, J. H. [1993]: *The Geography of Nowhere: the Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, New York, Simon & Schuster.

- LANZENBORG, M. (2003): *Mobility Biographies. A New Perspective for Understanding Travel Behaviour*, Utrecht University, Urban Research Centre 10th International Conference on Travel Behaviour Research.
- LELOUP, F., MOYART, L. (2006): «La région frontalière: vers quels nouveaux modes de développement et de gouvernance», [in] Amilhat-Szary, A.-L., Fourny, M.-C. (éds), *Après les frontières, avec la frontière: Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, pp.38-54.
- LENNITZ, B. (1976): «Paths in Space-Time Environments: a Time-Geographic Study of Movement Possibilities of Individuals», *Studies in Geography*, Series B.
- LEVINE, R. (1997): *A Geography of Time: the Temporal Misadventures of a Social Psychologist or How Every Culture Keeps Time Just a Little Bit Differently*, Oxford, OneWorld.
- LEVINE, R., NOREZAYAN, A. (1999): «The Pace of Life in 31 Countries», *Journal of Cross-Cultural Psychology*, n°30, 2, pp.178-205, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1177/0022022199030002003>
- LÉVY, J. (1999): *Le Tourmant géographique*, Paris, Belin.
- (2008): «Ville pédestre, ville rapide», *Urbanisme*, n° 359, pp.57-59.
- LEWIN, K. (1939): «Field Theory and Experiment in Social Psychology», *American Journal of Sociology*, n°44, pp.868-897.
- LINE, T., JAIN, J., LYONS, G. (2011): «The Role of ICTs in Everyday Mobile Lives», *Journal of Transport Geography*, Special section on Alternative Travel futures, n°19, 6, pp.1 490-1 499, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.07.002>
- LUCAS, J. L., HEADY, R. (2002): «Flexitime Commuters and Their Driver Stress, Feelings of Time Urgency, and Commute Satisfaction», *Journal of Business and Psychology*, n°16, 4, pp.565-71, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1023/A:1015402302281>
- LUFKIN, S., REY, E. (2013): «Durabilité à l'échelle du quartier», *Green density*, Lausanne, PPUR, pp.161-180.
- (2015): «Comparer des visions urbaines dans une optique de durabilité», *Urban recovery*, Lausanne, PPUR.
- (2017a): «Évaluation de la durabilité à l'échelle du quartier», *Suburban Polarity*, Lausanne, PPUR.
- (2017b): «Neighbourhood-scale Evaluation to Benchmark the Integration of Urban Sustainability (NEBIUS). An innovative education and research methodology», Edinbourg, PLEA, Design to Thrive.
- LUFKIN, S., REY, E., ERKMAN, S. (2016): *Strategies for Symbiotic Urban Neighbourhoods*, Londres, Springer.
- LUTZENHISER, L. (1993): «Social and behavioral aspects of energy use», *Annual review of Energy and the Environment*, n°18, pp.247-289.
- LUTZENHISER, L., GOSSARD, M. H. (2000): «Lifestyle, status and energy consumption», *Proceedings of the 2000 ACEEE Summer Study of Energy Efficiency in Buildings*, pp.8-222.
- LYONS, G., JAIN, J., HOLLEY, D. (2007): «The Use of Travel Time by Rail Passengers in Great Britain», *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n°41, 1, pp.107-120, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.05.012>
- MALHERBE, A., ROSA, E. (2017): *Sans-abrisme et projet urbain: inconciliable ?* Observatoire du centre de Bruxelles, 2, [consulté en ligne]; <http://bco.bsi-brussels.be/sans-abrisme-et-projet-urbain-inconciliable%E2%80%89>
- MAREGGI, M. (2013): «Urban Rhythms in the Contemporary City» [in] Henckel, D., Thomaier, S., Könecke, B., Zedda, R., Stabilini, S. (eds.), *Space-Time Design of the Public City*, Dordrecht, Springer, pp.3-20, [consulté en ligne]; https://doi.org/10.1007/978-94-007-6425-5_1
- MARTUCELLI, D., DE SINGLY, F. (2009): *Les Sociologies de l'individu*, Paris, Armand Colin.
- MASBOUNGI, A., BOURDIN, A. (2004): *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Le Moniteur.
- MASSOT, M.-H., AGUILERA, A., BELTON-CHEVALLIER, L., DE CONINCK, F., GUILLOT, C., JOUFFE, Y., KORSU, E. (2010): «Mobilités et Modes de vie Métropolitains», *L'Œil d'or*, [consulté en ligne]; <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00560424>
- MCKERCHER, B. (2009): «Non-travel by Hong Kong residents», *International Journal of Tourism Research*, n°11, 6, pp.507-19, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1002/jtr.725>
- MEISSONNIER, J. (2001): *Provinciliens: les voyageurs du quotidien*, Paris, Éditions de L'Harmattan.

- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE (2013a): *Villes post-carbones – Repenser la ville dans la société post-carbone*.
- (2013b): *Modes de vie post-carbones – Prospective des modes de vie et empreinte carbone*.
- MOSCOVICI, S. (1957): «Contributions à l'étude des aspirations économiques des travailleurs», *Bulletin du centre d'Études et de Recherches psychotechniques*, n°4.
- MÜLLER, H.-P. (1992): *Sozialstruktur und Lebensstile. Der neuere theoretische Diskurs über soziale Ungleichheit*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp Taschenbuch Verlag.
- MUNAFÒ, S. (2015): *La Ville compacte remise en cause? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, Neuchâtel, Alphil.
- MUNAFÒ, S., KAUFMANN, V., CHRISTIE, D., VINCENT-GESLIN, S., RAVALET, E. (2015): «Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011: Analyses des cas de Berne, Genève et Lausanne», *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°5, pp.753-781.
- NESS, P. (2005): «Residential Location Affects Travel Behavior – but How and Why? The Case of Copenhagen Metropolitan Area», *Progress in Planning*, n°63, pp.167-257.
- NEWMAN, D. (2006): «The Lines That Continue to Separate Us: Borders in our “Borderless” World», *Progress in Human Geography*, n°30, 2, pp.143-161, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1191/0309132506ph599xx>
- NEWMAN, P. G., KENWORTHY, J. R. (1989a): «Gasoline consumption and cities: a comparison of US cities with a global survey», *Journal of the American planning association*, n°55, pp.24-32.
- (1989b): *Cities And Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Gower Technical, [consulté en ligne]; <http://trid.trb.org/view.aspx?id=351194>
- NOVATLANTIS, SIA, SWISSENERGY (2011): «Smarter Living: Moving Forward to a Sustainable Energy Future with the 2000-Society», n°805, Berne.
- O'CONNELL, S. (1998): *The Car and British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, Manchester/ New York, Manchester University Press.
- OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE (OFS) (2016): *Statistique des bâtiments et des logements*, Neuchâtel.
- OHNMACHT, T., MAKSIM, H., BERGMAN, M. (2009) (éds): *Mobilities and Inequality*, Farnham, Ashgate.
- OKE, T. R. (1973): «City size and the urban heat island», *Atmospheric Environment (1967)*, n°7, pp.769-779.
- ORFEUIL, J.-P. (2001): «L'automobile en France: comportements, perceptions, problèmes, perspectives», Colloque international de l'Institut pour la ville en mouvement, Marne-La-Vallée, juin.
- (2005): «Déplacements, énergie et formes urbaines. Espace Transport Environnement et Institutions locales».
- ORFEUIL, J.-P., SOLEYRET, D. (2002): «Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance?», *Recherche Transports Sécurité*, n°76, pp.208-221.
- OWENS, B. (2013): «Slow Science», *Nature*, n°495, 21, pp.300-303.
- PAASI, A. (2003): «Region and Place: Regional Identity in Question», *Progress in Human Geography*, n°27, pp.475-485.
- PAASI, A., PROKKOLA, E.-K. (2008): «Territorial Dynamics, Cross-border Work and Everyday Life in the Finnish-Swedish Border Area», *Space and Polity*, n°12, 1, pp.13-29, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1080/13562570801969366>
- PANERAI, P., DEPAULE, J.-C., DEMORGON, M. (2005): «Typologie», *Analyse urbaine*, Marseille, Éditions Parenthèses, pp.105-132.
- PATTARONI, L., KAUFMANN, V., RABINOVICH, A. (2009) (éds): *Habitat en devenir*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- PATTARONI, L., THOMAS, M.-P., KAUFMANN, V. (2009): *Habitat urbain durable pour les familles*, Cahier du Laboratoire de Sociologie Urbaine, Lausanne, EPFL.
- PETEV, I. D., COULANGEON, P. (2012): «L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale», *Économie et statistique*, n°457, 1, pp.97-121, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.3406/estat.2012.9967>
- PFLIEGER, G., PATTARONI, L., JEMELIN, C., KAUFMANN, V. (2007) (éds): *The Social Fabric of the Networked City*, EPFL Press/Routledge, Lausanne/Londres/New York.

- PILARCZYK, E. (2015): *Strasbourg.eu: ville et Eurométropole*, Strasbourg, Strasbourg Eurométropole.
- PINÇON, M., PINÇON-CHARLOT, M. (2001): *Paris Mosaïque*, Paris, Calmann-Lévy.
- PINK, S. (2008): «Sense and Sustainability: The Case of Slow City Movement», *Local Environment*, n°13, 2, pp.95-106, [consulté en ligne]; doi: 10.1080/13549830701581895
- PINK, S., LEWIS, T. (2014): «Making Resilience: Everyday Affect and Global Affiliation in Australian Slow Cities», *Cultural geographies*, n°21, 4, pp.695-710, [consulté en ligne]; doi: 10.1177/1474474014520761
- PIRON, F. (2002): «International Outshopping and Ethnocentrism», *European Journal of Marketing*, n°36, 1/2, pp.189-210, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1108/03090560210412755>
- PLAN CONSTRUCTION et HABITAT (1983): *Espace et modes de vie*, Paris, Plan Construction et Habitat.
- PRADEL, B., CAILLY, L., FOURNY, M. C., CHARDONNEL, S., DODIER, R., LOUARGANT, S. (2014): «Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains: vers une identité de mouvement?», *Recherche Transports Sécurité* [02-03], pp. 125-141.
- PUMAIN, D. (1998): «La géographie saurait-elle inventer le futur?», *Revue européenne des sciences sociales*, n°36, 110, pp.53-69.
- RATINAUD, P., DÉJEAN, S. (2009): «IRaMuTeQ: implémentation de la méthode ALCESTE d'analyse de texte dans un logiciel libre», *Modélisation Appliquée aux Sciences Humaines et Sociales MASHS*, pp.8-9.
- RAUX, C., TRAINSEL, J.-P. (2007): «Habitat et déplacement dans les aires urbaines. Impacts énergétiques et environnementaux de la croissance périurbaine», *Les Annales de La Recherche Urbaine*, Persée-Portail des revues scientifiques en SHS, pp.30-41.
- RAVALET, E. (2009): *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne: une perspective internationale. Études de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal*, thèse de doctorat, Université de Lyon, Montréal, INRS-UCS.
- RAVALET, E., VINCENT, S., DUBOIS, Y. (2014): *High mobility... to have a job?*, Monte Verità, STRC.
- RAVALET, E., VINCENT, S., KAUFMANN, V., VIRY, G., DUBOIS, Y. (2015): *Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne*, Édition Economica, [consulté en ligne]; <https://infosciences.epfl.ch/record/213525>
- RAVALET, E., VINCENT-GESLIN, S., KAUFMANN, V., LEVEUGLE, J. (2014): *Tranches de vie mobiles*, Paris, Éditions Loco et Forum Vies Mobiles.
- REIGNER, H., BRENAC, T., HERNANDEZ, F. (2013): *Nouvelles idéologies urbaines: dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- REITEL, B. (2013): «Border Temporality and Space Integration in the European Transborder Agglomeration of Basel», *Journal of Borderlands Studies*, n°28, 2, pp.239-256, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1080/08865655.2013.854657>
- REY, E. (2015): «Suburban landscape», *Du projet urbain au détail constructif*, yearbook 2014-2015, Lausanne, EPFL.
- (2016): «Suburban polarity», *Du projet urbain au détail constructif*, yearbook 2015-2016, Lausanne, EPFL.
- (2017): «Helvepolis, une vision intégrative pour les territoires du plateau suisse», *Les Cahiers de l'ASPAN*, pp.6-9.
- REY, E., LUFKIN, S. (2015): *Des friches urbaines aux quartiers durables*, Lausanne, PPUR.
- (2016): «Green Density: A Transdisciplinary Research and Teaching Project for the Design of Sustainable Neighbourhoods», *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society*, vol.25, n°3, pp.185-190.
- REY, E., LUFKIN, S., RENAUD, P., PERRET, L. (2013): «The Influence of Centrality on the Global Energy Consumption in Swiss Neighborhoods», *Energy and Buildings*, n°60, pp.75-82.
- RICROCH (2011): *Les moments agréables de la vie quotidienne*, INSEE première, 1378 [4].
- ROBINSON, J. (2006): *Ordinary cities: between modernity and development*, Oxon, Routledge.
- ROSA, H. (2010): *Accélération: Une critique sociale du temps*, Paris, Éditions La Découverte.
- (2016): *Resonanz: Eine Soziologie der Weltbeziehung*, Berlin, Suhrkamp Verlag.
- (2012): *Aliénation et accélération*, trad. T. Chaumont, Paris, La Découverte.

- ROSE, R., DAVIES, P. (1994): *Inheritance in Public Policy: Change without Choice in Britain*, New Haven/Londres, Yale University Press.
- RÖSSEL, J., OTTE, G. (2011) (éds): «Lebensstilforschung», *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, Sonderheft, n°51.
- ROUGÉ, L., GAY, C., LANDRIÈVE, S., LEFRANC-MORIN, A., NICOLAS, C. (2013): *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires?*, Éditions Loco et Forum Vies Mobiles.
- ROY, A. (2007): «Les pratiques environnementales des Français», *Problèmes et politiques sociaux*, n°933, p.97.
- SALOMON, I. (1980): *Life Style as a Factor in Explaining Travel Behavior*, thèse de doctorat, Department of Civil Engineering, Massachusetts Institute of Technology (M.I.T.).
- SANDOW, E. (2011): *On the Road: Social Aspects of Commuting Long Distances to Work*, [consulté en ligne]; <http://umu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:415050>
- SAVAGE, M., BARLOW, J., DICKENS, P., FIDELING, T. (1992): *Property, Bureaucracy and Culture, Middle Class Formation in Contemporary Britain*, Londres, Routledge.
- SAVAGE, M., DEVINE, F., CUNNINGHAM, N., TAYLOR, M., LI, Y., HJELLBREKKE, J., LE ROUX, B., FRIEDMAN, S., MILES, A. (2013): «A new model of social class? Findings from the BBC's Great British Class Survey experiment», *Sociology*, n°47, 2, pp.219-250.
- SCHAFFER, A., VICTOR, D. G. (2000): «The Future Mobility of the World Population», *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n°34, 3, pp.171-205, [consulté en ligne]; [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(98\)00071-8](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(98)00071-8)
- SCHEINER, J., KASPER, B. (2003): «Lifestyles, Choice of Housing Location and Daily Mobility: the Lifestyle Approach in the Context of Spatial Mobility and Planning», *International Social Science Journal*, n°55, pp.319-332.
- SCHMITZ, F., DREVON, G., GERBER, P. (2012): «La Mobilité Des Frontaliers Du Luxembourg: Dynamiques et Perspectives», *Les cahiers du CEPS/INSTEAD*, [consulté en ligne]; <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01111308/document>
- SCHÜTZ, A., (1987): «Sens commun et Interprétation scientifique de l'action humaine», *Le Chercheur et le Quotidien*, Paris, Méridiens-Klincksieck.
- SCHWARTZ, S. H. (1992): «Universals in the Content and Structure of Values: Theoretical Advances and Empirical Tests in 20 Countries», *Advances in Experimental Social Psychology*, n°25, pp.1-65.
- SFOE (2015): *Energy Strategy 2050*, [consulté en ligne]; www.uvek.admin.ch/uvek/en/home/energie/energy-strategy-2050.html
- SHELLER, M., URRY, J. (2006): «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A*, n°38, 2, pp.207-226.
- SIA (2011): *La voie SIA vers l'efficacité énergétique – Compléments et exemples relatifs au cahier technique SIA-2040*, Zurich, La Documentation SIA.
- SIMMEL, G. (1903): *Les Grandes Villes et la vie de l'esprit* suivi de *Sociologie des sens*, Paris, Payot.
- (1989): «Les grandes villes et la vie de l'esprit», *Philosophies de la modernité*, Paris, Payot, pp.233-252.
- SMITH, N. (1996): *The New Urban Frontier, Gentrification and the Revanchist City*, New York, Routledge.
- (2003): «La gentrification généralisée: d'une anomalie locale à la "régénération" urbaine comme stratégie urbaine globale», [in] Bidou-Zachariasen, C., *Retours en Ville. Des Processus de Gentrification Urbaine aux Politiques de «Revitalisation» des Centres*, Paris, Descartes & Cie, pp.45-72.
- SMITH, R. J., HETHERINGTON, K. (2013): «Urban Rhythms: Mobilities, Space and Interaction in the Contemporary City», *The Sociological Review*, n°61, pp.4-16, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1111/1467-954X.12050>
- s. n. (2012): *Vivre en ville*, Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, Montréal.
- SPIERINGS, B., VAN DER VELDE, M. (2013): «Cross-Border Differences and Unfamiliarity: Shopping Mobility in the Dutch-German Rhine-Waal Euroregion», *European Planning Studies*, n°21, 1, pp.5-23, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.716236>

- SPELLERBERG, A. (1996): *Soziale Differenzierung durch Lebensstile: eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland*, Berlin, Édition sigma.
- STENGERS, I. (2011): «Another science is possible!», *A plea for slow science*, Paper presented at the Inaugural lecture Chair Willy Calewaert, Vrije Universiteit Brussel.
- STOCK, M. (2006): «L'hypothèse de l'habiter poly-topique», *espacestemp.net*
- STRÜVER, A. (2005): «Spheres of Transnationalism Within the European Union: On Open Doors, Thresholds and Drawbridges Along the Dutch-German border», *Journal of Ethnic and Migration Studies*, n°31, 2, pp.323-343, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1080/1369183042000339954>
- SUISSE ÉNERGIE (2017): «La Suisse, sur la voie de la Société à 2 000 watts: bilan des énergies primaires en Suisse de 1980 à 2015», [consulté en ligne]; www.2000watt.ch/fr/societe-a-2000-watts/facts-figures
- SZALAI, A. (1972): «The Use of Time: Daily Activities of Urban and Suburban Populations in Twelve Countries», [consulté en ligne]; <https://trid.trb.org/view.aspx?id=1150665>
- TABBONE, L. (2017): *Consommations énergétiques et cadres de vie: analyses en termes de modes de vie*, Thèse EPFL, n°8 045.
- TERRIN (2011): «Espace public et accessibilité», [in] J.-J. Terrin (éd.), *Le piéton dans la ville, l'espace public partagé*, Paris, Éditions Parenthèses.
- THÉVENOT, L. (2006): *L'Action au pluriel*, Paris, La Découverte, [consulté en ligne]; www.editionsladecouverte.fr/catalogue/index-L_action_au_pluriel-9782707146403.html
- THOMAS, M.-P. (2013): *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, Neuchâtel, Éditions Alphil/Presses universitaires suisses.
- THOMAS, M.-P., PATTARONI, L. (2012): «Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse», *Espaces et sociétés. L'espace des classes moyennes*, n°148-149, pp.111-127.
- THOMAS, M.-P., PATTARONI, L., KAUFMANN, V. (2013): «Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles: quelles relations avec les choix résidentiels?», [in] Gerber, P., Carpentier, S. (éds), *Mobilité et modes de vie – Vers une recomposition de l'habiter*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- TURKSEVEN DOGRUSOY, I. (2011): «An alternative approach in sustainable planning: Slow urbanism», *Archnet-IJAR*, n°5, 1, pp.127-142.
- URRY, J. (2004): «The "system" of automobility», *Theory, Culture & Society*, n°21, 4-5, pp.25-39.
- (2006): «Inhabiting the Car» [in] Steffen, B., Campbell, J., Land, C., Paterson, C. (éds), *Against Automobility*, Malden, Wiley-Blackwell, pp.17-31.
- (2014): *Post-petroleum*, Paris, Loco éditions/Forum Vies Mobiles.
- VANDERSMISSEN, M.-H., THÉRIAULT, M., VILLENEUVE, P. (2004): «What about Effective Access to Cars in Motorised Households?», *Le Géographe Canadien*, n°48, 4, pp.488-504, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1111/j.0008-3658.2004.0073.x>
- VAN HOUTUM, H., VAN DER VELDE, M. (2004): «The power of cross-border labour and market immobility», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografi*, n°95, 1, pp.100-107.
- VASSY, C. (2003): «Données qualitatives et comparaisons Internationales: l'exemple d'un travail de terrain dans des hôpitaux européens», [in] Lallement et Spurk (éds), *Stratégies de la comparaison internationale*, CNRS Sociologie/CNRS Éditions, pp.215-227.
- VILLENEUVE, D. (2017): «Living Without a Car: A Canada-France Comparative Outlook», thèse de doctorat, Lausanne, EPFL.
- VINCENT, S., RAVALET, E., KAUFMANN, V. (2015): «L'appropriation des temps et des espaces de la grande mobilité à l'ère du numérique», *Géo-regards*, n°7, pp.17-35.
- VINCENT-GESLIN, S. (2015): «Être mobile pour (mieux) exister socialement? Réflexion autour du couple déplacement/mobilité T2?», [in] Lord, S., Negron-Poblete, P., Torres, J., *Mobilité et exclusion, quelles relations?*, Laval, Presses de l'Université Laval, pp.253-280.
- VINCENT-GESLIN, S., KAUFMANN, V. (2012): *Mobilités sans racine. Plus vite, plus loin... Plus mobiles?*, Paris, Éditions Descartes et Cie.

- VINCENT-GESLIN, S., RAVALET, E. (2016): «Determinants of Extreme Commuting. Evidence from Brussels, Geneva and Lyon», *Journal of Transport Geography*, n°54, pp.240-47, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.013>
- VIRY, G., KAUFMANN, V. (2015) (éds): *High mobility in Europe. Work and personal life*, Londres, Palgrave Macmillan UK.
- WALMSLEY, D. J., LEWIS, G. J. (1989): «The Pace of Pedestrian Flows in Cities», *Environment and Behavior*, n°21, 2, pp.123-150, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1177/0013916589212001>
- WENER, R. E., EVANS, G. W. (2011): «Comparing Stress of Car and Train Commuters», *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, n°14, 2, pp.111-116, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.008>
- WIEL, M. (1999): *La Transition urbaine: ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles, Éditions Mardaga.
- WIRTH, L. (1938): «Urbanism as a Way of Life», *American Journal of Sociology*, n°44, pp.3-24.
- (2004): «Le phénomène urbain comme mode de vie» [in] Joseph, I., Grafmeyer, Y., *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Flammarion, pp.255-282.
- WIRTZ, P., RIES, G. (1992): «The Pace of Life – Reanalysed: Why Does Walking Speed of Pedestrians Correlate With City Size?» *Behaviour*, n°123, 1, pp.77-83, [consulté en ligne]; <https://doi.org/10.1163/156853992X00129>
- ZAHAVI, Y. (1974): «Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas», mai, [consulté en ligne]; <https://trid.trb.org/view.aspx?id=21195>
- (1979): *The UMOT Project*, Washington, USDOT.
- ZAHAVI, Y., BECKMANN, M. J., GOLOB, T. F. (1981): «THE UMOT/URBAN INTERACTIONS», janvier, [consulté en ligne]; <https://trid.trb.org/view.aspx?id=206233>
- ZAHAVI, Y., TALVITIE, A. (1980): «REGULARITIES IN TRAVEL TIME AND MONEY EXPENDITURES» [in] *Transportation Research Record*, [consulté en ligne]; <https://trid.trb.org/view.aspx?id=160276>
- ZIMMERMANN, M., ALTHAUS, H.-J., HAAS, A. (2005): «Benchmarks for sustainable construction: a contribution to develop a standard», *Energy and Buildings*, n°37, 11, pp.1 147-1 157.

Auteurs

Ander AUDIKANA est chercheur postdoctoral au Centre d'Éthique Appliquée de l'Université de Deusto en Espagne. Il a été collaborateur scientifique à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et chercheur Fulbright-Schumann à George Mason University et University of California, Berkeley. Ses recherches portent sur les politiques territoriales et urbaines en Europe.

Derek CHRISTIE est un chercheur et rédacteur scientifique, diplômé en biologie, statistique et santé publique. Il a notamment travaillé à l'Institut de médecine sociale et préventive de l'Université de Genève et à l'Organisation mondiale de la santé (Département de santé publique et environnement). Il s'intéresse aux interactions entre l'environnement, la mobilité quotidienne et la santé urbaine, et il a défendu une thèse consacrée aux «grands marcheurs» à l'EPFL en 2018.

Guillaume DREVON est chercheur postdoctoral au Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'EPFL depuis septembre 2016. Ses recherches portent principalement sur les temporalités urbaines et les rythmes de vie. Il a récemment codirigé un ouvrage sur les approches «chronotopiques» et vient de publier un deuxième ouvrage qui propose une lecture de la mobilité et des sociétés contemporaines au prisme des rythmes de vie et de ville.

Mathieu DURAND-DAUBIN est ingénieur agroalimentaire (ENITIAA), spécialisé en statistiques appliquées. Il est actuellement chercheur dans le groupe de recherche Énergie Technologie et Société (GRETS), au sein de la R&D d'EDF. Ses travaux portent sur la modélisation des consommations d'énergie des ménages, leur diversité et leurs évolutions.

Yann DUBOIS est chercheur associé au LaSUR (Laboratoire de Sociologie Urbaine) à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, où il a rédigé sa thèse de doctorat sur des questions de mobilité et de frontières. Il est titulaire d'un Master de l'Université de Neuchâtel en géographie et en germanistique. Ses recherches portent sur différents aspects de la mobilité, comme le choix modal, la grande mobilité, les potentiels de mobilité individuels, la coordination urbanisme-transport et plus largement sur les problématiques urbaines et territoriales.

Vincent KAUFMANN est professeur de sociologie urbaine à l'École polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Il dirige le laboratoire de sociologie urbaine – le LaSUR. Il est en outre Directeur scientifique du Forum Vies Mobiles, à Paris. Il a été chercheur invité à l'Université de Lancaster (2000) et à l'École des Ponts et Chaussées (2001-2002). Il a également été professeur invité à l'université Laval à Québec (2008), à l'université de Nimegen (2010), à l'université de Toulouse Le Mirail (2011), à l'université Catholique de Louvain (2006-2018), au Politecnico de Milan (2016) et à l'université Tongji de Shanghai (2018). Ses travaux actuels portent sur la mobilité et ses liens avec la transformation des sociétés contemporaines et de leurs territoires.

Sophie LUFKIN est collaboratrice scientifique au Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'EPFL. Architecte diplômée de l'EPFL, elle est également auteure d'une thèse de doctorat sur le potentiel de densification des friches ferroviaires à l'EPFL. Ses activités de recherche se concentrent

sur la durabilité de l'environnement construit, avec un accent particulier à l'échelle du projet architectural et urbain. Elle assume également la responsabilité de la coordination et conception graphique des publications du LAST.

Javier MARTÍNEZ-CONTRERAS est professeur en philosophie et chercheur au Centre d'Éthique Appliquée de l'Université de Deusto en Espagne. Il a été chercheur invité à l'Institut M.-Dominique Chenu de Berlin et au Centre d'études sociales de l'Université de Coimbra ainsi que professeur invité à l'Institut de technologie et d'études supérieures de Monterrey. Ses travaux portent sur l'esthétique, l'éthique et la philosophie politique.

Luca PATTARONI est sociologue et Maître d'enseignement et de Recherche à la section d'Architecture de l'EPFL où il est responsable de la ligne «Ville, habitat et action collective» du Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR). Il est par ailleurs membre du Conseil Consultatif de la Culture du Canton de Genève et président de la coopérative Ressources Urbaines. Ses travaux portent sur l'habitat, les politiques urbaines et culturelles, les mouvements sociaux, l'évolution des modes de vie ainsi que, plus largement, la recomposition des formes du commun dans les villes contemporaines.

Emmanuel RAVALET est ingénieur, docteur en Sciences Économiques et PhD en Études Urbaines. Il travaille à l'Institut Géographie et Durabilité de l'Université de Lausanne et dans le bureau d'études Mobil'homme, dont il est associé-fondateur. Ses recherches portent sur les mobilités liées au travail, la consommation énergétique, les nouveaux services à la mobilité et le développement économique local. Il a publié plusieurs ouvrages parmi lesquels *Grandes mobilités liées au travail*, aux Éditions Economica, *Tranches de vies mobiles*, aux Éditions Loco et *Forum Vies Mobiles, Mobilité et motilité: modes d'emploi*, aux Éditions Alphil et *Comprendre l'économie des territoires*, aux Éditions du CEREMA.

Emmanuel REY est professeur de projet d'architecture à l'EPFL, où il a créé le Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST). Après son diplôme d'architecte à l'EPFL, il obtient un diplôme postgrade européen en architecture et développement durable (1999), ainsi qu'un doctorat à l'Université catholique de Louvain (2006), récompensé par le prix européen Gustave Magnel en 2009. Dès 2000, il intègre également le bureau d'architectes et d'urbanistes Bauart, dont il devient partenaire en 2004. En 2015, il est distingué par les Académies suisses des sciences et reçoit le Swiss-academies award for transdisciplinary research (td-award).

Aniss M. MEZOUEJ est architecte-urbaniste et docteur en art de bâtir et urbanisme. Il travaille notamment sur l'articulation mobilité et urbanisme, les formes urbaines et l'espace public. Il est actuellement (2017-2020) coordinateur de recherche au Brussels Studies Institute et chargé de cours invité à l'Université catholique de Louvain.

Lorris TABBONE est géographe diplômé de l'Université de Strasbourg. Il a réalisé sa thèse de doctorat au Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR – EPFL) sur la relation entre modes de vie et consommations énergétiques. Il est actuellement ingénieur de recherche à l'École des Hautes Études en Santé Publique de Rennes (EHESP).

Dominic VILLENEUVE est politiste et coordinateur postdoc au mobil.LAB: Groupe de recherche doctorale de l'Université technique de Munich (TUM). Il a complété son doctorat en Architecture et sciences de la ville en 2017 au sein du laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Yafiza ZORRO Yafiza Zorro est architecte (Universidad Nacional de Colombia), urbaniste (Université de Genève) et docteur ès sciences (EPFL). Sa carrière s'articule entre la conception architecturale et la recherche scientifique. Elle travaille actuellement en tant qu'architecte au sein du bureau LRS (Laurent Lin, Alain Robbe et Rolf Seiler) et poursuit des activités de recherche en tant qu'indépendante.

Le présent ouvrage a reçu le soutien du Laboratoire de Sociologie urbaine (LaSUR) de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Placé sous la direction de Vincent Kaufmann, le LaSUR regroupe une vingtaine de chercheurs et doctorants réunis autour d'une ambition collective de compréhension du fait urbain dans une perspective de sciences sociales. Situé au cœur de la Faculté Environnement Naturel Architectural et Construit (ENAC), le LaSUR cherche à identifier ce qui fait la substance de la ville et de l'urbain en privilégiant une entrée par les capacités de mobilité et de mobilisation des acteurs, qu'ils soient individuels ou collectifs.

Le savoir développé au LaSUR est fortement adossé à l'architecture et à l'ingénierie, ainsi qu'à l'urbanisme comme science interdisciplinaire. Il se caractérise par la rigueur théorique, mais aussi par l'exploration de terrains inconnus de la sociologie «classique» et porteurs de vertus heuristiques. Ils vont de la projection à l'évaluation technique vue de l'intérieur, c'est-à-dire avec des spécialistes pointus. Il s'agit d'une certaine manière du paradigme inverse de celui pratiqué ailleurs par la sociologie des sciences et des techniques: les chercheurs ne sont pas des observateurs extérieurs, mais nourrissent leur travaux d'une présence à l'intérieur, comme participant à part entière, alliant à la fois force de proposition et réflexivité.

Les recherches menées ces dernières années au LaSUR au sein de ses trois lignes de recherches, sur la mobilité, l'habitat et les cultures urbaines débouchent aujourd'hui sur trois objets de recherche que le laboratoire va investir à l'avenir: les rythmes de la vie urbaine et leur synchronisation, l'hospitalité des villes à la diversité et à la différence, et la critique de l'injonction à la maîtrise d'usage dans le domaine de l'environnement construit.

Site web: <http://lasur.epfl.ch> 

Crédits

Impressum

Graphisme: Claudia Cogato Lanza
Coordination éditoriale et montage iconographique: Isabel Jakob
Relecture et harmonisation: Léonie Longet, Isabel Jakob

Collection: **vuesDensemble**
Direction: Elena Cogato Lanza

Publication

Cet ouvrage a été réalisé grâce à la participation financière du Laboratoire de Sociologie urbaine (LaSUR) et du bureau Mobil'homme à Lausanne.



Édition numérique

L'édition numérique de cette publication a été réalisée grâce à la participation financière du Fonds national suisse de la recherche scientifique.



FONDS NATIONAL SUISSE
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Soutien

Les éditions MétisPresses bénéficient du soutien de la République et canton de Genève.



Achevé d'imprimer en Italie
sur les ateliers d'Esperia srl, Lavis (TN)
www.esperia.tn.it

Avril 2019