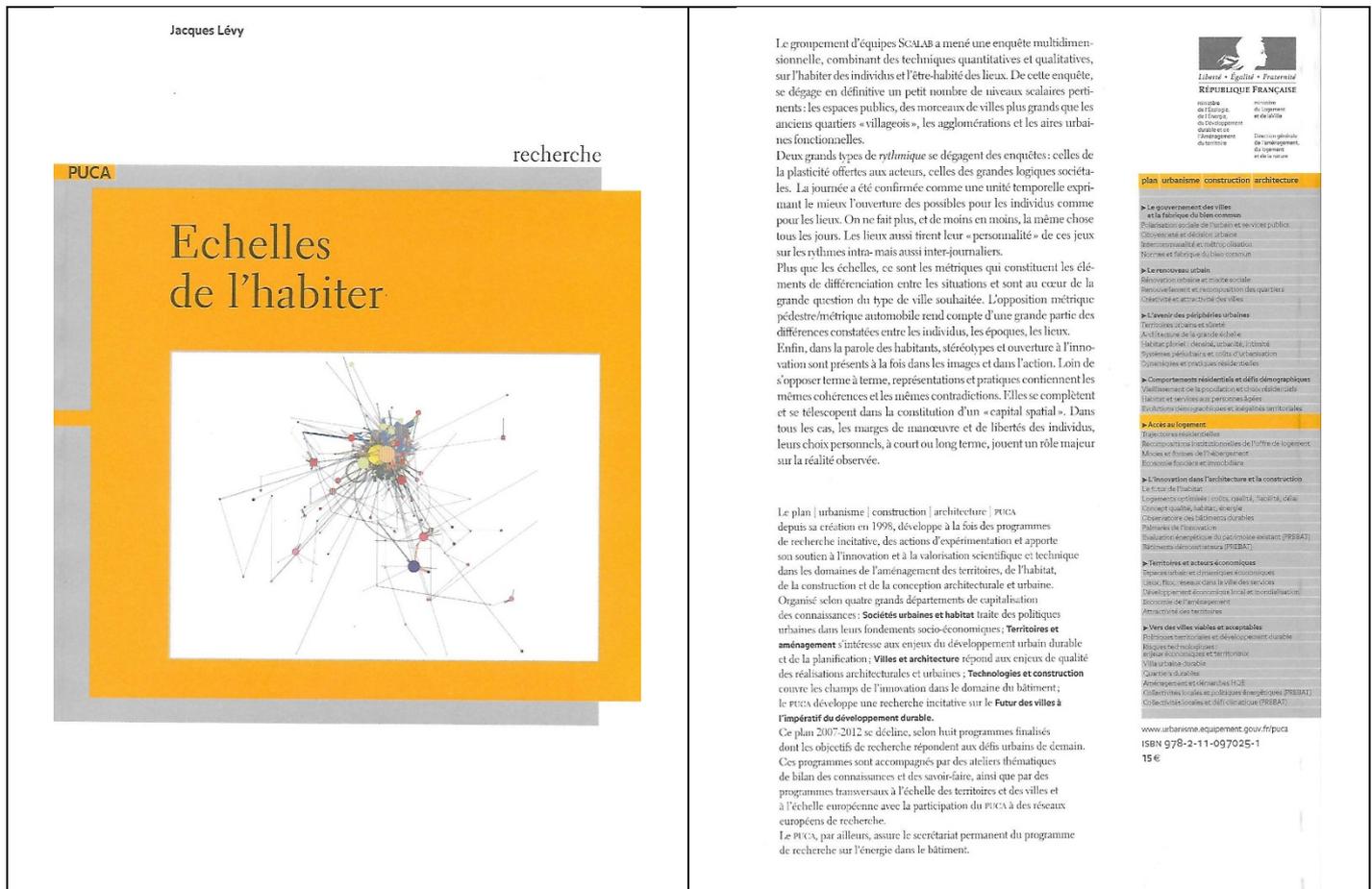


ECM-0185

Echelles de l'habiter



Nature	Ouvrage papier
Titre	Echelles de l'habiter
Auteurs	Jacques Lévy
Date de publication	2008
Nombre de pages	370
Pays	Fr
Editeur	PUCA Grande Arche de La Défense Paris Sud 92055 La Défense Cedex
Lien internet	www.certu.fr et www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca
Lieu de consultation ou mode d'accès	CERTU - 9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06

Note argumentaire de la contribution

Cet ouvrage est le fruit d'une enquête qualitative et quantitative sur l'habiter des individus et l'*être-habité des lieux*. Les réflexions suscitées ont révélé une grande ouverture des possibles pour les individus comme pour les lieux. Des niveaux se sont dégagés comme pertinents : les espaces publics, des morceaux de villes plus grands que les anciens quartiers « villageois », les aires urbaines fonctionnelles.

Deux grands types de *rythmique* se sont dégagés :

- On ne fait plus, et de moins en moins, la même chose tous les jours.
- Les lieux aussi tirent leur *personnalité* de ces jeux sur les rythmes intra- journaliers, mais aussi inter-journaliers.

Plus que les échelles se sont les métriques qui constituent les éléments de différenciation entre les situations et sont au cœur de la grande question de ville souhaitée, avec une opposition métrique pédestre- métrique automobile qui rend compte des différences constatées entre les individus, les époques, les lieux.

Dans la parole donnée aux habitants, - et c'est ce qui peut intéresser au premier chef les acteurs participant au projet Cooper'actif-, on constate qu'autant les stéréotypes que l'ouverture à l'innovation sont présents dans les images et dans les lieux. Les représentations et les pratiques expriment les mêmes cohérences et contradictions et in fine se complètent et se télescopent pour constituer un véritable « capital social ».

Cette figure constituée ici de « capital social » pour laquelle les marges de manœuvre et de libertés des individus, leurs choix personnels, à court et moyen terme, semblent avoir joué un rôle majeur sur la réalité observée par les chercheurs dans les lieux ciblés, peut être mise en miroir avec le cheminement des groupes d'individus aspirant à des formules diversifiées d'habitats dit participatifs ou coopératifs. En ouvrant dès l'amont tous les possibles pour les échelles de leurs actions et désirs de prise en compte et d'intégration de leurs « *voisinages* », - lieux et habitants- la constitution d'un tel « capital social » apparaît envisageable à de très nombreuses échelles, depuis le plus petit hameau groupé rural, en passant par l'écovillage ou tout autre quartier urbain, jusqu'à la ville et tous ses espaces environnants. D'où l'intérêt d'insérer cet ouvrage, particulièrement évocateur de l'importance des échelles de l'habiter dans les démarches participatives, dans la matériauthèque du projet européen pour un Habiter ensemble autrement demain.

Abécédaire

ACTUALITÉ - AGENCEMENT – ANALYSE – CAPITAL SOCIAL - CARTOGRAPHIE INTERACTIVE- CONNAISSANCES
CONSTRUCTION MÉMORIELLE - CONTEXTE - CONTRAINTES - CONVERGENCES - DÉBAT- DÉMARCHE
LOGIQUE - DÉSENCLAVEMENT - DIVERSITÉ DES PROFILS SPATIAUX - ÉCHELLES D'ESPACE - ÉCHELLES DE TEMPS -
ESPACE – HABITER - HYPOTHÈSES - LA MAISON COMME MONDE - LE MONDE COMME MAISON - LIBERTÉS -
LIBERTÉ SPATIALE - LIEUX ET LIENS - LIEUX HABITÉS - LIEUX REMPLIS - LIEUX VIDÉS - MÉTHODE – MÉTRIQUES
- MOBILITÉS - MONDE MULTIMÉTRIQUE - MONDE MULTISCALEIRE – OBSERVATION – PERSONNALITÉ DES
LIEUX - PEUPLEMENT - PHASES DE LA RECHERCHE - PROTOCOLE- QUOTIDIENNETÉ - RÉALITÉ – RYTHMIQUE-
SOCIÉTÉ - SPATIALITÉS - STRATÉGIES D'HABITAT- TEMPORALITÉS DYNAMIQUES – URBANITÉ - VIE
QUOTIDIENNE - VOISINAGES - VIRTUALITÉS

Sommaire

Liminaire	5
La démarche : les logiques de la liberté spatiale	9
Approcher les spatialités d'une société d'individus.	9
L'espace comme agencement de libertés et de contraintes.	10
L'habiter : la maison comme monde, le Monde comme maison.	11
La quotidienneté en question.	13
Échelles d'espace, échelles de temps.	13
L'urbanité en débat.	14
Les voisinages de l'individu : lieux et liens	17
L'objectif : désenclaver nos connaissances sur les mobilités.	17
La méthode : construction mémorielle, cartographie interactive.	18
La diversité des profils spatiaux.	24
Convergences.	66
Les habitants et leur contexte.	72
La vie quotidienne des lieux habités	95
Objectifs et phases de la recherche.	96
Débat.	98
Hypothèses.	106
Protocole.	109
L'observation des lieux.	113
Réalité.	115
Actualité.	139
Virtualité.	145
Conclusions.	148
Stratégies d'habitat.	151
Objectifs et méthodologie.	151
Analyse et résultats.	158

Lieux remplis, lieux vidés : temporalités touristiques.	191
Le choix des sites et leur configuration.	191
Méthode de recherche mise en œuvre.	204
Résultats des enquêtes : approche méthodologique.	211
Conclusions.	223
Dynamiques du peuplement.	257
Cadre général de l'étude.	258
La région de La Rochelle.	275
La région de Tours.	307
La région parisienne.	315
Conclusion.	334
Dossier : évolution de la population des communes de la Confédération helvétique.	338
Orientation bibliographique.	347
Habiter un monde multiscale et multimétrique.	357
Les principaux résultats.	357
Des convergences transversales.	359

2. Les voisinages de l'individu : lieux et liens

L'objectif : désenclaver nos images des mobilités.

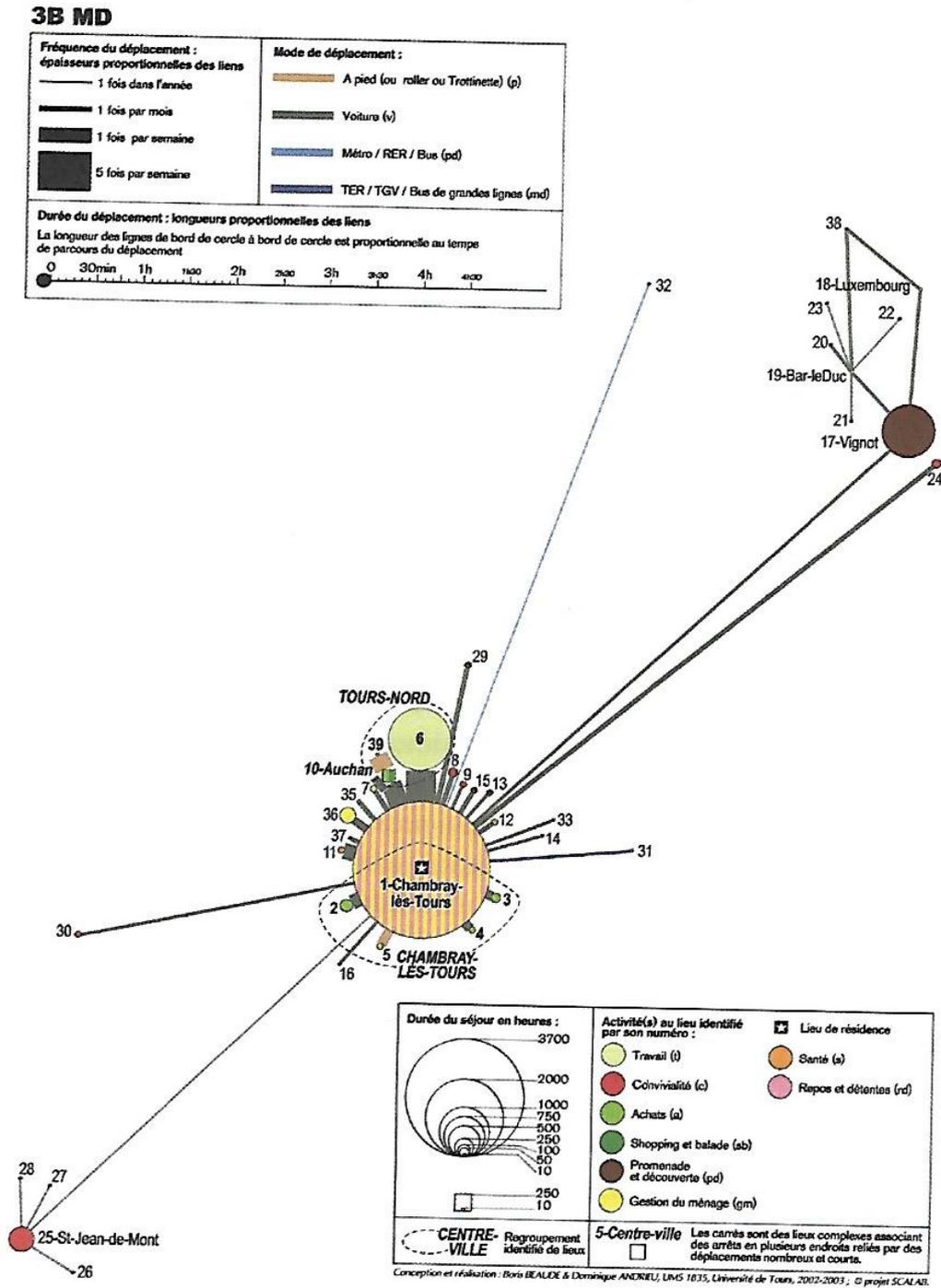
Cette partie du projet du groupement SCALAB consistait à tenter d'approcher les mobilités dans leur complexité, c'est-à-dire aussi dans leur simplicité. L'histoire, d'ailleurs récente, de la mesure du mouvement des individus dans l'espace montre une tendance récurrente à découper l'objet selon des principes qui se sont progressivement ajoutés les uns aux autres : migrations résidentielles, domicile/travail, vacances, loisirs, commerces, famille. Cette tentation, typique du moment industriel, consistant à segmenter ce qu'on cherche à comprendre, a encore alourdi le classement thématique (les « motifs »), d'une distinction par fréquence : quotidien, hebdomadaire, etc., ou encore, en fonction du temps passé sur place. Le résultat est que, jusqu'à un certain point, les résultats sont déjà inclus dans l'instrument de mesure.

Pendant ce temps, à l'inverse, les pratiques de mobilités ne cessaient d'évoluer dans le sens inverse : non seulement les motifs, les fréquences, les durées se diversifient, mais les seuils qui les séparaient s'abaissent. Comme cela a été dit plus haut (*cf.* 15.) les frontières du « quotidien » sont devenues évanescentes, quand de moins en moins de gens consacrent de moins en moins de journées à faire la même chose que ce qu'ils ont fait la veille. De même en est-il du « familier », car de multiples manières de rendre les lieux familiers, c'est-à-dire à la fois faciles d'accès et peu dépaysants sont apparues à mesure que l'appropriation des lieux du Monde s'intensifiait et se diversifiait. Par ailleurs, nous rappelions aussi (*cf.* 16.) que la taille des temps et des espaces ne correspond pas toujours : on peut aller loin rapidement, souvent ou pour peu de temps – ou l'inverse.

Enfin – et c'est là peut-être le changement de lecture le plus important

Voici un exemple de ces cartes.

Figure 1. La carte de restitution, exemple



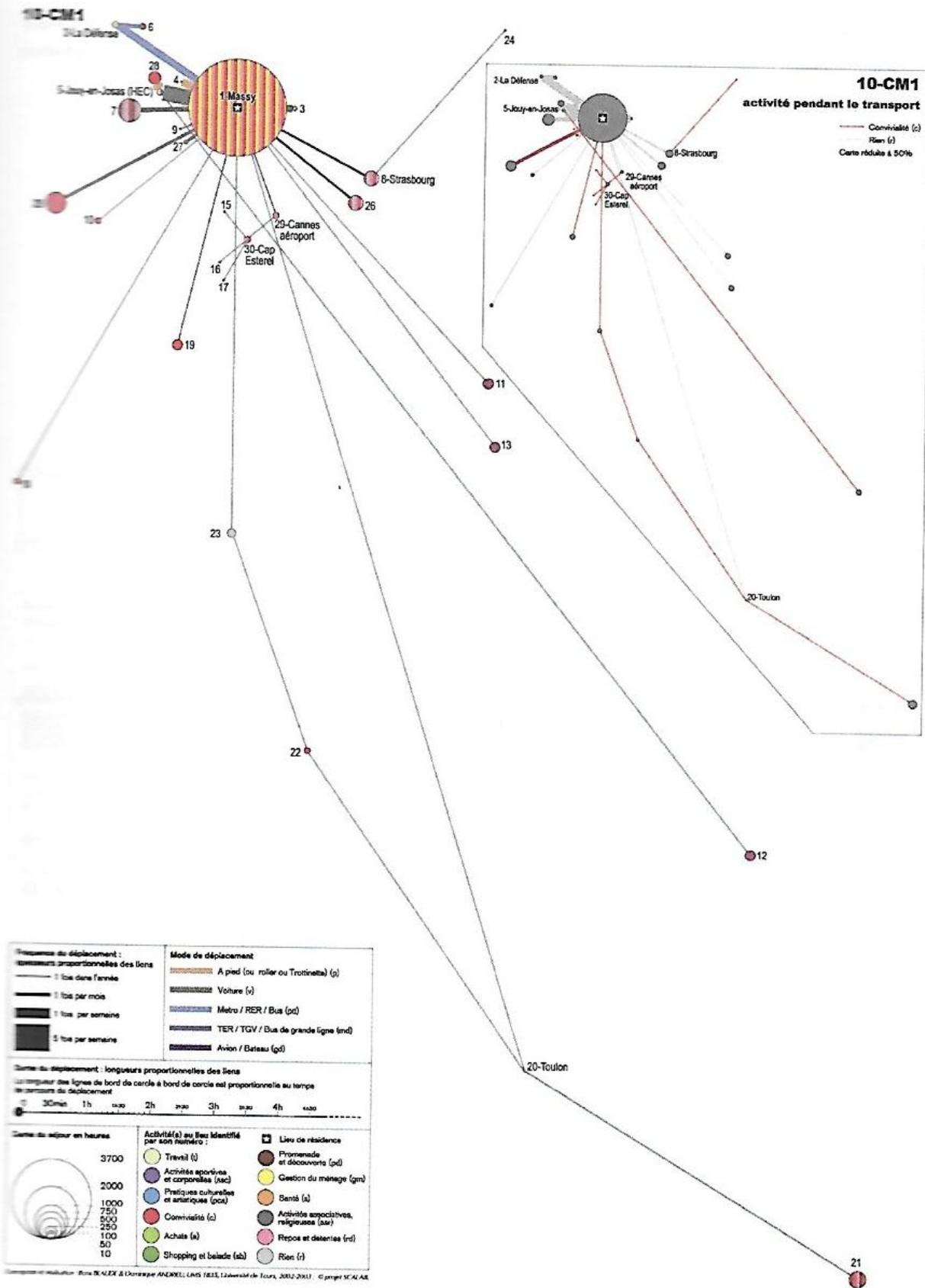
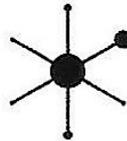


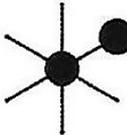
Figure 26. Les grands types identifiés.



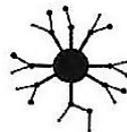
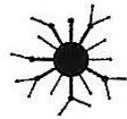
Type 1 : la masse des lieux secondaires (de rang 1) est importante. Mais cette structure se divise en :



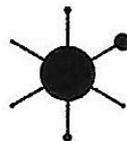
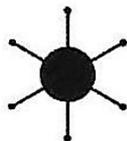
Type 1a : la masse importante des lieux secondaires étant estimée par une moyenne, elle peut prendre les deux formes graphiques ci-contre. Soit l'importance des lieux est homogène, soit elle est contrastée, tendant au maximum vers le cas suivant...



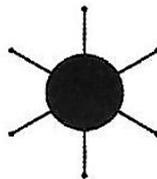
Type 1b : cas de masse des lieux secondaires contrastée donnant une structure bipolaire. Ce lieu secondaire est le lieu de travail ou une villégiature régulièrement visitée sur l'année.



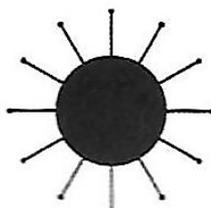
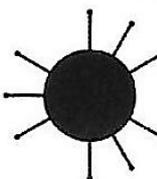
Type 2 : les masses du lieu de résidence et des lieux secondaires sont toutes deux plutôt faible. La temporalité se retrouve : soit dans le temps passé dans les transports (type 2a) : dans ce cas là, le nombre de liens est important ; soit sur les lieux tertiaires (type 2b) : dans ce cas là, aucune des trois variables statistiques n'est vraiment dominante ; A Tours, le cas extrême de lieux tertiaires importants a pour cause la prise en compte de 2 déménagements dans l'année étudiée : la structure est tripolaire.



Type 3 : les masses du lieu de résidence et des lieux secondaires sont assez fortes, mais les connections sont peu nombreuses. Même situation qu'au type 1, la masse des lieux secondaires peut être homogène ou contrastée.



Type 4 : la masse du lieu de résidence est importante et peu reliée à d'autres lieux.



Type 5 : la masse du lieu de résidence est très importante et la masse des lieux secondaires est faible : la résidence est bien reliées à d'autres lieux, type 5a ; la résidence est très bien reliées, type 5b. La distinction entre 5a et 5b étant purement visuelle sur la matrice, ce type 5 peut très bien ne pas être divisé.

Transports et activités : un lien fort mais complexe.

Les lignes qui suivent sont consacrées à l'analyse des relations entre mobilité et activité.

Les figures 27 à 32 montrent la diversité des pratiques de transport. On peut aussi lire cette diversité selon la zone d'urbanité fréquentée par les différents enquêtés. La zone du centre historique se caractérise par l'importance très significative de la marche à pied et par le poids déterminant des métriques pédestres (marche à pied + transports publics) malgré la place médiocre de ces derniers dans l'échantillon, en partie à cause de la mauvaise qualité du système de transports toulousains (une ligne de métro, réseau de bus lâche, pas de tramways). Cette zone centrale s'oppose à toutes les autres, non seulement en termes de modes de transport mais aussi par le nombre de déplacements qui sont nettement moins nombreux qu'ailleurs. C'est la conséquence du regroupement dans des lieux « insécables » d'un nombre plus ou moins grand de ressources d'activités dans la zone centrale, qui est la plus dense à tous égards. Cette différence de nombre de déplacements ne signifie pas que les « centraux » sont moins mobiles mais que leur mobilité est moins éclatée. Les temps de transport pas plus que les déplacements à longue distance ne discriminent de manière significative les zones d'urbanité. On est plutôt, sur ces plans, ici en présence de modes de vie qui semblent assez proches à l'échelle de l'aire urbaine, même s'ils s'organisent selon des modalités différentes.

Si l'on s'intéresse aux modes de transports, les entretiens ont montré que le choix de l'un ou de l'autre est très fortement associé à des jugements de valeur positifs ou négatifs, au moins autant qu'à des considérations fonctionnelles. Par ailleurs, l'activité pendant le déplacement renforce, sans surprise, l'opposition entre l'automobile, notamment si l'on la conduit, seul dans le véhicule, et les métriques pédestres (piétonnes ou via les transports publics). Non seulement les activités ne peuvent être identiques (écouter la radio/lire s'opposent aisément), mais en outre c'est le rapport au monde extérieur qui est très différent dans les deux cas – appendice de la maison ou fenêtre sur la société.

Les éléments déterminant la préférence pour un secteur en particulier.

Chaque individu met en avant un ou des critères prioritaires qui sous-tendent le choix d'un secteur de l'agglomération en particulier. Les différents critères cités nous semblent relever de quatre grands thèmes :

- le désir d'un environnement urbain précis ;
- Les endroits « où il ne faut pas habiter » ;
- Les repères et le réseau de sociabilités ;
- L'accessibilité à un potentiel de lieux divers.

Désir d'un environnement urbain précis : « être en ville » ou « fuir la ville ».

« Être en ville » : la volonté d'habiter « en ville » est le premier critère de choix pour les personnes enquêtées qui habitent Toulouse. Ils opposent le centre de Toulouse à tout le reste de l'agglomération considéré comme n'étant pas de « la ville ». Ces individus se définissent comme des citadins, quel que soit leur parcours résidentiel : « on vient de la campagne mais on est des citadins quand même », « elle a toujours vécu en ville et toujours voulu vivre en ville ». Leurs attentes vis-à-vis de la ville sont de deux ordres : qualitatif et fonctionnel. Ils sont en demande de citadinité, de contacts sociaux : « c'est la ville tout simplement, le plaisir d'être en contact direct avec la ville... en contact avec les gens », « pouvoir profiter de la ville », « être dans Toulouse c'est plus facile avec deux enfants et pour pouvoir connaître du monde ».

Accès à la culture et se déplacer à pied : pour certaines personnes, habiter en ville correspond à un projet éducatif par rapport aux enfants, souvent en termes de mode de vie et d'accès à la culture et à des activités de loisirs « valorisées et haut de gamme ». Un couple avec deux enfants avait choisi de vivre en périphérie tant que les enfants étaient petits et choisit aujourd'hui de vivre en ville pour faire découvrir la ville à ses enfants devenus adolescents, la ville présentée tel un autre monde plus réel et plus dur que le périurbain : « jusqu'à maintenant on avait privilégié la qualité de vie pour les enfants... un pavillon... de l'espace... les épargner de la ville. On veut leur faire découvrir ce qu'une ville peu amener... les confronter à ce que c'est qu'une ville, aussi bien dans le positif que dans le négatif ».

Toutes les personnes enquêtées habitant en ville souhaitent pouvoir se déplacer à pied ou en vélo, soit parce qu'elles n'ont pas de voiture, soit parce que pour elles « pouvoir tout faire à pied » est un confort, un critère de qualité de vie au quotidien, l'assurance d'une certaine autonomie des membres du ménage, en opposition avec le fonctionnement familial « en banlieue, il y a toute une logistique qui est lourde, surtout pour la maman ». L'offre en termes de loisirs, de culture, de services, de commerces est mise en avant, parfois comme premier critère de choix, de même que sa proximité : « notre fille fait de la musique, elle voulait à tout prix continuer... au conservatoire... donc c'était



**"Coopér'actif - habiter ensemble, autrement demain"
Projet Erasmus+ 2018-1-FR01-KA201-048236**

*"Ce projet a été financé avec le soutien de la Commission européenne.
Cette publication (communication) n'engage que son auteur et la Commission n'est pas responsable
de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues."*