



* espace en société
logique territoriale

Retour sur la ville

Vincent Kaufmann

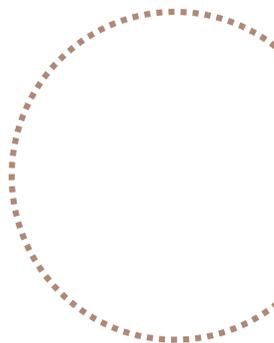
Le phénomène urbain a entamé une profonde mutation sous l'effet des potentiels de vitesse rendus possibles par les systèmes de transport et de communication à distance, et dont l'impact sur la société et ses territoires est considérable. Ces technologies ont été plébiscitées par la population, qui les utilise aujourd'hui de façon intensive.

Cet ouvrage se propose d'explorer ce qui fait la persistance de la ville contemporaine à partir de la mobilité.

Les acteurs individuels et collectifs sont doués de mobilité, ils déploient des compétences assez pointues et disposent d'aptitudes imaginatives pour s'approprier des systèmes techniques qu'ils mettent au profit de projets personnels ou collectifs, voire d'entreprise.

L'ouvrage est volontairement fidèle à une posture dialectique entre développement théorique et mise en tension avec des données de recherches empiriques.

Il contribue ainsi à alimenter les débats qui traversent actuellement la recherche sur les *mobility studies*, la gouvernance urbaine, l'exclusion sociale, le droit à la ville, la gentrification et l'étalement urbain. *Retour sur la ville* se termine par la proposition de dix thèses sur la ville et l'urbain.



ISBN 978-2-88915-068-7



9 782889 150687 >

Retour sur la ville

*
espace en société
logique territoriale

Retour sur la ville
Motilité et transformations urbaines

Vincent Kaufmann



Egalement disponibles dans cette même collection :

Enjeux de la sociologie urbaine

Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (sous la dir. de)

Banlieues/Une anthologie

Thierry Paquot (préparée et présentée par)

Habitat en devenir/Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse

Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, Adriana Rabinovich (sous la dir. de)

Antiurbain/Origines et conséquences de l'urbaphobie

Joëlle Salomon Cavin, Bernard Marchand (sous la dir. de)

Enjeux de la planification territoriale en Europe

Marcus Zepf, Lauren Andres (sous la dir. de)

Habiter les territoires à risques

Valérie November, Marion Penelas, Pascal Viot (sous la dir. de)

Qualité urbaine, justice spatiale et projet/Ménager la ville

Antonio Da Cunha, Sandra Guinand (sous la dir. de)

Fabrication et usage des écoquartiers

Essai critique sur la généralisation de l'aménagement durable en France

Vincent Renauld

Conception graphique: *tangram, Lausanne.

La Fondation des Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR)

publie principalement les travaux d'enseignement et de recherche de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), des universités et des hautes écoles francophones. Le catalogue général peut être obtenu par courrier aux :

Presses polytechniques et universitaires romandes,

EPFL – Rolex Learning Center,

CH-1015 Lausanne,

par E-Mail à ppur@epfl.ch,

par téléphone au (0)21 693 41 40,

ou par fax au (0)21 693 40 27.

www.ppur.org

Première édition

ISBN 978-2-88915-068-7

© Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014

CH – 1015 Lausanne

Tous droits réservés.

Reproduction, même partielle, sous quelque forme ou sur quelque support que ce soit, interdite sans l'accord écrit de l'éditeur.

Imprimé en Italie

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Avant-propos | 9 |
| Remerciements | 11 |
| Note de l'auteur | 11 |
| | |
| Introduction générale | 13 |
| La ville change, mais ne disparaît pas | 13 |
| Une recherche souvent timide | 14 |
| Quatre travers à éviter | 17 |
| Portée et plan du livre | 22 |
| | |
| 1/ Une théorie urbaine à repenser | 27 |
| 1.1 Introduction | 27 |
| 1.2 Trois principes théoriques | 32 |
| 1.3 Penser la ville à partir de la mobilité | 40 |
| | |
| 2/ Définir la mobilité | 41 |
| 2.1 Introduction | 41 |
| 2.2 Le morcellement progressif de l'étude de la mobilité en sciences sociales | 42 |
| 2.3 La nécessité d'une approche intégratrice | 51 |
| 2.4 De la mobilité à la motilité | 57 |
| 2.5 Mesurer la motilité | 65 |
| 2.6 Conclusion | 72 |

| | |
|--|------------|
| 3/ Décrire la ville à partir de la mobilité | 75 |
| 3.1 Introduction | 75 |
| 3.2 Définir le territoire | 76 |
| 3.3 La motilité des acteurs et sa traduction dans le temps et l'espace | 80 |
| 3.4 Le potentiel d'accueil comme réceptacle en transformation perpétuelle | 86 |
| 3.5 Les agencements de la rencontre entre acteur et territoire | 88 |
| 3.6 Vers une définition provisoire de la ville | 90 |
| | |
| 4/ Ces mobilités individuelles qui fabriquent la ville | 93 |
| 4.1 Introduction | 93 |
| 4.2 Cinq constats empiriques | 95 |
| 4.3 Conclusion | 116 |
| | |
| 5/ Ces motilités collectives qui fabriquent la ville | 121 |
| 5.1 Introduction | 121 |
| 5.2 La motilité des acteurs publics | 122 |
| 5.3 La motilité des acteurs collectifs privés | 124 |
| 5.4 Trois propositions sur la capacité des acteurs collectifs à transformer le potentiel d'accueil d'un territoire | 127 |
| 5.5 Explorations empiriques | 129 |
| 5.6 Conclusion | 142 |
| | |
| 6/ Artefacts et motilité | 145 |
| 6.1 Introduction | 145 |
| 6.2 Artefacts et sédimentation | 146 |
| 6.3 La réversibilité des artefacts | 148 |
| 6.4 Potentiels de vitesse, motilité et dynamique urbaine | 149 |
| 6.5 Explorations empiriques | 151 |
| 6.6 Conclusion | 167 |

| | |
|---|----------------|
| 7/ Dix thèses sur la ville | 171 |
| 7.1 Introduction | 171 |
| 7.2 Dix thèses sur la ville et le territoire | 173 |
| 7.3 Plaidoyer pour une régulation de la motilité | 181 |
| 7.4 Les leviers d'action pour agir sur la ville et le territoire | 183 |
| Bibliographie | 185 |

Avant-propos

Partant de la proposition de Robert Park qui faisait de «l'homme doué de locomotion» l'objet de la recherche urbaine, je propose dans ce livre de définir et d'analyser la ville à partir des mobilités qui la traverse.

Si nous savons maintenant que la ville n'est pas en train de disparaître, le phénomène urbain n'en a pas moins entamé une mutation profonde sous l'impulsion des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication à distance, qui ont un impact considérable sur les sociétés et leurs territoires. Ils ont non seulement été plébiscités par la population qui les utilise de façon intensive, mais souvent d'une manière différente de celle imaginée par les concepteurs de ces systèmes. L'organisation spatiale et temporelle des villes et des territoires est désormais traversée par des différences de vitesses considérables allant de la marche à pied à l'immédiateté de la télécommunication.

La mobilité ne peut être réduite à du franchissement ou du déplacement dans l'espace. Il convient en particulier d'explorer l'épaisseur de la notion en lui restituant sa signification en lien avec le changement. Les déplacements, leur pourquoi, leur comment et la manière dont ils transforment le territoire et les sociétés ne peuvent plus être saisis avec des notions objectives et extérieures aux acteurs sociaux. L'élargissement des possibilités de déplacement a en effet introduit le choix en matière de localisation résidentielle, d'équipement, d'utilisation des moyens de transport, etc., là où

il n'existait pas auparavant. Ceci suppose que les personnes et les acteurs collectifs déploient des compétences et disposent d'aptitudes imaginatives pour s'approprier les possibilités offertes par les systèmes techniques pour les mettre au profit de projets personnels ou collectifs.

Dans la mesure où les mobilités sont fortement influencées par des artefacts matériels, et plus généralement les univers singuliers que produit l'environnement construit, une telle approche implique de s'intéresser au potentiel d'accueil rencontré dans les espaces urbains par les différents projets de mobilité. La plupart des actions humaines sont rendues possibles par les dispositifs matériels qui les cadrent. En conséquence, certains lieux sont plus accueillants pour certains projets, compte tenu des aménités qui y sont présentes, de leurs caractéristiques formelles, de leur accessibilité, des prix du foncier, etc. Dans le même temps, ces caractéristiques sont le résultat de l'action des pouvoirs publics et plus généralement des acteurs collectifs.

Le livre reste volontairement fidèle à la posture sociologique entre un développement théorique et sa mise en tension avec des données de recherches empiriques. Dans cette optique, il a pour ambition de contribuer à alimenter les débats qui traversent actuellement la recherche urbaine sur la gouvernance urbaine, l'exclusion sociale/le droit à la ville, la gentrification, l'étalement urbain et les *global cities*. Ce faisant, le livre proposé s'éloigne de l'*essai* pour prendre la forme d'une synthèse débouchant sur un certain nombre de *thèses* sur la ville et l'urbain.

Vincent Kaufmann
Genève, le 10 mars 2014.

Remerciements

Je tiens à chaleureusement remercier mes collègues et toutes les personnes qui m'ont nourri par les commentaires, remarques et suggestions, soit en particulier Anne Compagnon, Bernard Declève, Carole Després, Caroline Gallez, Charles Raux, Christophe Gay, Emmanuel Ravalet, Eric Widmer, Florence Paulhiac, Franck Scherrer, Gijs Mom, Gil Viry, Hanja Maksim, Huib Ernste, Iragaël Joly, Jacques Lévy, Jean-Marc Offner, Jean-Marie Guidez, Jean-Pierre Orfeuil, Jérôme Chenal, Joan Stavo-Debeauge, John Urry, Juan-Pablo Bocarejo, Julie-Anne Boudreau, Kamila Tabaka, Karel Martens, Luca Pattaroni, Luigi Stähli, Manuel Castells, Marc Breviglieri, Marie-Paule Thomas, Martin Schuler, Mathieu Flonneau, Mauro Magatti, Max Bergman, Mimi Sheller, Nicolas Louvet, Nicole May, Olivier Coutard, Pierre Lannoy, Regina Witter, Sonia Chardonnell, Stéphanie Vincent, Sven Kesselring, Valérie November, Vincent Guigueno, Weert Canzler, Werner Stöhler, Yann Dubois, Yann Le Floch et Yves Crozet.

Note de l'auteur

Le livre que vous tenez entre vos mains est la version française de l'ouvrage *Re-Thinking the City – Urban Dynamics and Motility*, paru en 2011 chez EPFL Press. Par rapport à ce livre, *Retour sur la ville* a été profondément remanié, actualisé et augmenté pour s'inscrire au mieux dans les débats contemporains sur la ville.



Introduction générale

La ville change, mais ne disparaît pas

Depuis une trentaine d'années, le phénomène urbain a entamé une mutation profonde sous l'impulsion des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication. Au-delà de la mosaïque terminologique et de la diversité des approches, cette transformation n'estompe pas les différenciations spatiales et sociales propres à la ville et au territoire ; au contraire, celles-ci semblent s'accroître et se construire autour de nouvelles dimensions, ce qui d'une part les rend difficilement lisibles avec des concepts territorialisés et statiques, et d'autre part modifie les voies par lesquelles il est possible d'agir politiquement sur le phénomène urbain.

En clair, les déplacements des personnes, des biens et des idées sont au cœur des changements globaux et touchent l'ensemble des domaines de la vie économique, politique et sociale. Outre des problèmes environnementaux, qui vont des pollutions atmosphérique et sonore au gaspillage du sol, ainsi que des problèmes de consommation énergétique, la croissance de la mobilité se traduit également dans des problèmes de cohésion sociale et spatiale inédits, ainsi que des problèmes de gestion cognitive de l'information et une multiplication des lieux de friction et de confrontation.

Il est important de ne pas cantonner l'analyse des mobilités au seul domaine des transports et des systèmes de communication. Les transports, qu'ils soient d'objets ou de personnes, sont en effet le plus souvent une demande dérivée des activités humaines. Remonter, en amont, aux logiques d'action qui président aux déplacements amène donc à explorer, en aval, leurs conséquences politiques et sociales, ce qui permet d'analyser en profondeur la structure et le fonctionnement des sociétés contemporaines. En d'autres termes, il s'agit de considérer non seulement les transformations des modes de vie (pluralisme, individualisme, etc.), mais aussi les nouvelles formes techniques et sociales qui les motivent (évolution des structures économiques, innovations techniques, changements dans les mœurs) et les conséquences qui en découlent (nouvelles formes d'inégalités, structures d'opportunités, tensions physiques, conflits socioculturels). Curieusement, peu de recherches se sont pour l'instant attaquées à ces questions à partir de la mobilité. Prenant implicitement pour argent comptant l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme qui dit que toute personne a le droit de circuler librement, de nombreux travaux partent en effet du postulat plus ou moins explicite que l'accroissement des flux est le «simple» reflet d'un processus de démocratisation de la «liberté» de déplacement considérée comme un droit «naturel» (Gay *et al.* 2011).

Une recherche souvent timide

Face à ce constat général, la recherche urbaine est souvent bien timide. Depuis une vingtaine d'années, des pans entiers de la sociologie urbaine semblent avoir perdu leur objet, la ville et l'urbain, impuissante qu'elle est à le définir avec précision, de le décrire et de le comprendre avec finesse et précision. Tétanisée par le constat de l'avènement d'un monde urbain, la recherche urbaine se cantonne alternativement dans des généralités et des affirmations totalisantes, ou alors des analyses très pointues et fragmentées. Les limites analytiques de la pensée sur la ville et l'urbain sont d'autant plus regrettables que de nombreuses villes font face à des problèmes d'une ampleur considérable. Face à ces situations de crise, les sciences sociales adoptent alors la posture du pompier, sans se donner la possibilité d'un regard analytique distancié précis.

Dans l'introduction assez polémique de leur anthologie intitulée *Penser la ville*, Pierre Ansay et René Schoonbrodt (1992) effectuaient ce même constat il y a vingt ans déjà :

«La ville a mal. La ville va mal. Celles du nord comme celles du sud du monde, pour des causes différentes, avec des effets divergents. [...] Le plus grave est sans doute le piétinement de la pensée sur la ville qu'il faut placer au centre des causes de la crise urbaine. A moins que la pensée sur la ville ne se paralyse, comme frappée d'hébétude, devant le spectacle des multiples dysfonctionnements urbains. Cette paralysie, cette stagnation est cependant voilée par la publication d'innombrables ouvrages d'histoire de l'architecture, d'albums de photographies, de textes poétiques parfois lourds de nostalgie. Incitations illustrées au voyage plus qu'à l'action politique et à la recherche philosophique.

Mais que dit la sociologie contemporaine? Elle rabâche des constructions vieilles de plusieurs décennies; elle produit encore parfois des travaux d'enquêtes, mais on peut douter de leur capacité d'accroître la connaissance.

La faiblesse de la pensée économique est tout aussi grande. Son regard ne voit dans la ville qu'un élément constituant un réseau plus ou moins utilisable mais néglige les formes de la ville, sa complexité, ses habitants. Pour l'analyse économique, la ville devient un filon exploitable.

Les écrits théoriques des architectes et des urbanistes sont de purs produits idéologiques qui s'apparentent, dans presque tous les cas, à des autojustifications sophistiquées d'options prises et à des vantardises en cas de recours à des procédés techniques plus ou moins avancés.

Pour sa part, la pensée sociale néglige de prendre en compte l'espace ou la ville, limitant son champ d'intervention aux revenus, au rythme de travail, au temps. Seuls retiennent l'attention certains aspects de la lutte contre la pauvreté, car celle-ci peut être dangereuse pour l'ordre urbain. La pensée sociale tient la ville comme un phénomène marginal.

Se concentrant sur les phénomènes régionaux ou sur les questions internationales, les doctrines politiques négligent la ville. La ville n'est pas au centre: quand Belfast, Berlin ou Beyrouth sont cités, au gré d'une actualité souvent dramatique, il s'agit plutôt d'indiquer les épïcêtres des secousses politiques ébranlant la région, le pays ou le monde.» (Ansay et Schoonbrodt 1989: 15-16)

Le constat acerbe de Pierre Ansay et René Schoonbrodt est en fait paradoxal, car il n'y a sans doute jamais eu autant de travaux portant sur les problèmes urbains. La demande sociale est considérable; à travers l'Europe, des programmes de recherches nationaux et internationaux portent sur la violence urbaine, l'étalement urbain, l'intégration et la cohésion, la gouvernance, les transports urbains, la requalification, et pourtant ces travaux souvent dirigés vers l'application, ne cherchent pas à saisir la nature du phénomène urbain.

Quelques auteurs ont bien sûr fait exception, à l'instar de Jean Remy, avec ses travaux de recherche et réflexions sur la définition de la ville (1992), mais il n'en reste pas moins que dans leur grande majorité, les auteurs travaillent sur des terrains situés en ville, mais n'interrogent que peu la nature et la spécificité urbaine des questions qu'ils traitent. Dans le meilleur des cas, ils invoquent la ville et l'urbain comme un univers de complexité, comme pour s'excuser de ne pas être en mesure de mieux les comprendre. L'invocation incantatoire de la complexité n'est-elle pas un aveu de faiblesse face à des phénomènes qu'on ne comprend plus? Sait-on encore ce qu'est une ville, ce qu'est l'urbain?

En fait, la recherche urbaine bute sur les barrières disciplinaires, l'absence d'appareillage conceptuel adéquat et la prédominance d'une approche fonctionnelle de la ville et de l'urbain. Mais cette situation est en train de changer et de nombreux auteurs appellent, de différentes manières, à un renouveau de la recherche urbaine. C'est le cas de Jennifer Robinson, lorsqu'elle appelle à une analyse substantielle de ce qu'est l'expérience ordinaire de la ville (2006: 171). Dans la même veine, c'est aussi le cas de Michael Storper lorsqu'il évoque la singularité et le caractère non généralisable d'un contexte (2013: 157), ou d'une autre manière de Dominique Lorrain lorsqu'il s'interroge sur la spécificité des modes de vie de *l'homo urbanus* des métropoles en pays émergents (2011), et d'Elena Cogato Lanza et ses collègues lorsqu'ils montrent que la ville contemporaine ne se résume pas à la dimension fonctionnelle de la ville garantie faite de certifications, évaluations et standardisations, mais relève aussi fondamentalement de l'altérité régénérante du sensible (2013: 215).

Ce livre s'inscrit dans cette démarche d'exploration qui vise à retrouver la singularité de la ville contemporaine. Il vise à en proposer une lecture originale en conceptualisant la question urbaine à partir de la mobilité, à partir de ce qui change, pour aller vers ce qui demeure.

Quatre travers à éviter

En faisant miennes les principales critiques dont fait l'objet la recherche urbaine par rapport à la définition de son objet même, je souhaite éviter quatre écueils, qui m'apparaissent comme autant de pièges¹.

Le premier est celui de la *théorie totalisante*. Les différentes positions théoriques relatives à la ville et l'urbain se sont trop souvent exprimées de façon exclusive et totalisante quoique généralement adossées à une discipline et donc très partielles (Robinson 2006). Plus ou moins explicitement rattachées à des écoles de pensée, telles que le structuro-fonctionnalisme, le postmodernisme, le poststructuralisme, etc., elles ont l'art de s'ignorer. Cette ignorance résulte du fait qu'elles évoluent dans des champs de recherche différents, ce qui présente, aux yeux de François Dubet et nous le suivons sur ce point, trois inconvénients majeurs :

«Le premier, c'est que des théories générales sont traitées, dans les faits, comme des théories partielles. Le deuxième, c'est que les modes intellectuelles jouent un rôle central en raison de la faiblesse des critères de choix. Le troisième inconvénient peut être l'abandon, sans beaucoup d'examen, des ambitions de la sociologie classique.»
(Dubet 1994: 14)

Lorsque l'indifférence cesse, le dénigrement le remplace souvent. Les mots de Pierre Bourdieu sur la sociologie de Zygmunt Bauman, ou la démolition de l'ouvrage de Paul Virilio *La bombe informatique* entreprise par Pierre Lévy lors de sa sortie en 1998 sont par exemple tout à fait symptomatiques de cet état de fait (Lévy 2001). Les «guerres de chapelles» font certainement partie du charme des sciences sociales, et plus précisément même de son folklore, mais elles constituent aussi un obstacle à la connaissance.

D'une part, les réflexions totalisantes s'apparentent par définition à de l'idéologie, ce qui rend les débats très difficiles. Ce premier aspect renvoie aux écoles de pensée et autres baronnies de la recherche, les sciences sociales restant marquées par un fonctionnement mandarin, donc par la prédominance de rapports de force et autres allégeances.

D'autre part, la formulation de ces positions renvoie trop souvent à la logique du scoop. C'est ainsi que, par exemple, certaines positions sont

¹ Les arguments qui suivent ont notamment été développée dans l'ouvrage *Re-Thinking Mobility* (Kaufmann 2002), ainsi que dans l'article «Théorie urbaine en devenir» (Kaufmann 2010).

porteuses d'une sorte de positivisme technologique ou au contraire d'un alarmisme prédisant un retour à l'obscurantisme. Comme le relève John Urry :

«There are global enthusiasts who see these processes as producing a new epoch, a golden age of cosmopolitan “borderlessness”. This epoch offers huge new opportunities, especially to overcome the limitations and restrictions that societies and especially national states have exercised on the freedom of corporations and individuals to treat the world as “their oysters”. Others describe globalisation not as a borderless utopia but as a new dystopia. The global world is seen as a new medievalism, as the “west” returns to the pre-modern era. [...]» (Urry 2000: 13).

Comment débattre dans une telle exaltation? Le lyrisme évolutionniste contenu dans certains écrits traduit une obsession du scoop. La logique commerciale et les modes se sont emparées depuis longtemps des sciences sociales, créant parfois une surenchère ayant pour objectif final, moins la connaissance que la reconnaissance en tant qu'auteur, reconnaissance attestée par le nombre de citations du «produit», voire le hit-parade des ventes dudit produit.

Le deuxième écueil que nous souhaitons éviter est celui de *l'absence de tension entre une réflexion théorique et la recherche empirique*. Dans les travaux sur la ville et l'urbain, l'observation empirique occupe souvent une place paradoxale. Elle est souvent convoquée pour administrer la preuve ultime de la véracité des théories exprimées, mais cet usage est sélectif et partiel: il est opportuniste. La dialectique entre la théorie et la recherche empirique est souvent absente de la construction théorique. La lecture de nombre d'ouvrages éveille même un soupçon: celui d'être en présence d'un auteur qui s'est saisi de résultats de recherches empiriques pour justifier une posture théorique préétablie et non pour la discuter (Kaplan 1996). Des résultats qui contrediraient ladite posture sont dès lors passés sous silence.

De fait, les essais et autres travaux sur les transformations de la ville et de l'urbain sont truffés de convocations de soi-disant résultats empiriques censés appuyer, ou justifier, une construction théorique (Genard 2008). L'invocation d'une croissance de la mobilité, doublée d'une individualisation radicale des pratiques sociales dans nombre de travaux théoriques sur l'urbain constitue un bon exemple de cet état de fait. Cette double affirmation fait partie des lieux communs que nombre de chercheurs avancent

dans leurs travaux. Or en examinant soigneusement les chiffres d'évolution des déplacements dans les pays européens, la seule certitude est que la quantité de kilomètres parcourus augmente. Par ailleurs, il est incontestable que nous sommes confrontés à une croissance de l'information émise, mais là aussi, on peut légitimement se demander si celle-ci va de pair avec une croissance de la réception de cette information. Trop d'information tue-t-il pas l'information? L'e-mail a connu une progression fantastique, au détriment de la lettre, mais son contenu n'est pas de même nature. Il convient de se mettre d'accord sur ce que l'on entend par croissance de la mobilité et de la circulation de l'information : s'il s'agit de la croissance de la portée spatiale et de la vitesse des flux, l'affirmation est correcte, mais s'il s'agit du nombre de déplacements et de la réception de l'information, il convient de rester prudent. Beaucoup plus qu'une croissance, il semble que nous soyons face à des phénomènes de substitution entre formes de déplacements.

Cette augmentation du volume des flux s'accompagne-t-elle, crée-t-elle vraiment une individualisation radicale des personnes au sein des sociétés? Ce n'est pas parce que l'on observe une croissance de la portée spatiale et de la vitesse des flux, que cette tendance est forcément congruente avec un accroissement de la fluidité sociale. En particulier, le mouvement dans l'espace géographique peut tout à fait apparaître comme étant une contrainte et non comme un élargissement des possibilités de se mouvoir dans l'espace social. La double activité professionnelle au sein d'un ménage fournit un très bon exemple de ce genre de contrainte. Lorsque les deux actifs ont un travail dans deux agglomérations urbaines différentes, et que, par exemple, ils se mettent en ménage, il y a forcément des arbitrages. Un des deux peut éventuellement renoncer à son travail, mais généralement les arbitrages se font autour de la mobilité quotidienne et de la localisation résidentielle (Kaufmann 2008). Ces exemples illustrent la nécessité de sortir du monde de la théorie pour faire véritablement dialoguer théorie et recherche empirique; ou plus précisément, suggèrent qu'une réflexion théorique solide se nourrit de recherche empirique.

A y regarder de près, il apparaît que le fossé qui sépare le débat théorique et les investigations empiriques en recherche urbaine renvoie à l'absence d'outils conceptuels adéquats pour traiter de la question de la mobilité et des flux, et plus précisément à l'hégémonie du modèle aréolaire en sciences sociales jusqu'à une période récente.

Troisièmement, la sociologie urbaine a trop souvent été *une analyse des phénomènes sociaux qui se déroulent en ville*. Elle ne s'intéresse pas toujours suffisamment à la substance de la ville, à sa nature et à ses propriétés.

La pirouette consistant à considérer que les terrains d'analyse situés en ville sont urbains et nous renseignent sur la ville car ils sont situés en ville n'est plus d'actualité et il convient d'en mesurer la portée. Dans la mesure où une ville ne fait plus société dans le sens où elle ne constitue plus une unité de lieu de la vie quotidienne, mais un lieu dont on peut s'échapper, plus rien ne permet d'affirmer, à partir de la localisation d'un fait social, qu'il est urbain ou ne l'est pas... Il s'agira en particulier de repérer les tendances générales propres au phénomène urbain et ses dynamiques plus spécifiques et localisées : quels sont les ingrédients invariants d'une ville ? Comment se spatialisent-ils ? Comment agissent-ils sur les comportements ? Comment à l'inverse ces comportements transforment-ils le phénomène urbain ?

Adopter une telle posture, permet de tenir à distance les très nombreux travaux de recherches qui ne s'intéressent à la ville que comme un terrain, un terrain répondant souvent à une demande sociale précise. La recherche urbaine est peuplée de travaux pointus sur des thèmes « chauds », répondants à des questions précises : comment lutter efficacement contre la violence dans les banlieues ? Comment juguler l'étalement urbain ? Quels sont les contours de la bonne gouvernance territoriale d'une conurbation ? Comment favoriser l'utilisation d'autres moyens de transport que la voiture en ville ? Etc. Ceci contribue à la faiblesse de la pensée sur la ville, car ces travaux n'ont pas pour ambition de mettre en exergue le caractère spécifiquement urbain des problèmes qu'ils traitent et ce faisant ils perdent toute vision d'ensemble sur leur objet.

Chercher de quoi la ville et l'urbain sont le nom présente également l'avantage de dépasser le seul niveau analytique de la personne. Une ville est naturellement produite et reproduite par les actions de ses habitants, elle est aussi, bien sûr, le reflet de rapports de force entre acteurs collectifs, privés et publics ; mais plus fondamentalement encore, nous aimerions avancer l'idée qu'elle peut agir en tant que telle. Il ne faut pas oublier que la ville est un outil qui se produit et se reproduit lui-même, la ville est d'une certaine manière un ordinateur qui fabrique son propre programme (Fourquet et Murard 1973). En d'autres mots, une ville peut-être considérée comme un actant, susceptible d'être plus ou moins accueillante, en général, et pour les différentes personnes et acteurs collectifs qui la peuplent ou souhaitent s'y rendre. Plus concrètement, une ville peut plus ou moins facilement procurer une aisance sensible à différentes catégories d'habitants, offrir des opportunités de carrières professionnelles plus ou moins localisées et diversifiées à sa population, être plus ou moins attrayante pour différents types d'investisseurs ; en bref, être plus ou moins attirante pour des raisons liées à sa substance.

Le dernier écueil à éviter sera pour moi *la réification de la dimension morphologique de la ville*.

La recherche urbaine est trop souvent coupée en deux entre les disciplines qui ne travaillent que sur sa dimension visible et celles qui ne s'y intéressent pas. Cette situation est magistralement synthétisée par André Corboz :

«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. A 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)

Les sciences sociales font traditionnellement partie des disciplines qui ne s'intéressent pas à la dimension morphologique. Contribuer à casser cette dichotomie est indispensable pour comprendre le phénomène urbain et travailler véritablement sur sa substance.

Mener à bien une telle entreprise implique de prendre au sérieux la dimension matérielle de l'urbain comme ont pu le faire des auteurs comme Monique et Michel Pinçon-Charlot (2001). Le bâti, les infrastructures ne sont pas qu'un paysage dans lequel se déroule la vie urbaine, mais leurs configurations agissent en tant que telles sur le devenir des villes et des territoires. Les aspirations résidentielles ne sont-elles pas par exemple inséparables des attributs matériels de la ville en termes d'esthétique, d'ambiances, de possibilités d'appropriation permises par le bâti, de possibilités de mobilité procurées par le système de transport ?

Reconsidérer la forme est certainement un des enjeux futurs pour la sociologie urbaine. En allant plus loin (trop loin, peut-être), on peut même

se demander si tout phénomène social n'a pas par essence une manifestation dans l'espace, et n'implique pas, par définition, une transformation, même minime, du monde visible et matériel? Des paliers les plus profonds chers à George Gurvitch, ne convient-il pas de retrouver aussi l'analyse morphologique?

Pour éviter un propos désincarné par rapport au monde visible, je prendrai dans ce livre l'environnement construit en tant que tel comme dimension analytique, prise en compte qui se traduira par une mise en regard systématique des liens entre l'agir humain et son contexte matériel et conventionnel. Je développerai également une conception dynamique et plurielle du lien entre l'action et son contexte.

Portée et plan du livre

Tout au long de ce livre, j'aborderai la ville et le territoire comme la rencontre itérative entre l'activation du potentiel de mobilité des acteurs et l'hospitalité des espaces urbains à leurs projets. Si l'hospitalité différentielle des territoires à des projets d'acteurs n'est pas nouvelle, ce qui l'est en revanche avec la multiplication des potentiels de vitesse démocratisés, c'est la possibilité pour un acteur individuel ou collectif de pouvoir choisir sa localisation et sa mobilité en jouant avec les possibilités offertes par les potentiels de vitesses, et la spatialité de l'hospitalité des espaces urbains accessibles à différents projets.

L'ensemble de cette ambition sera travaillé à partir d'une triple lunette.

La première lunette est celle de la ville européenne. L'ensemble du corpus de données empiriques utilisé dans cet ouvrage traite des villes européennes. Ce choix est motivé par la volonté de tenir des propos précis et de dialoguer avec une littérature scientifique relative à cet objet. Ceci ne signifie pas pour autant que nous ayons une vision spécifique de la ville européenne que nous opposerions à d'autres modèles de ville.

La deuxième lunette est celle de la mobilité et des déplacements. Ce livre propose une lecture du phénomène urbain à partir du mouvement des personnes, des biens, des idées... Il propose d'analyser ce que ces mouvements «font» à la ville et au territoire, et en retour comment les territoires agissent sur les déplacements et la mobilité. C'est à partir de cette entrée assez spécifique que je propose de définir la ville et le territoire.

La troisième lunette retenue est celle de se situer disciplinairement en sociologie. Ainsi, les notions mobilisées, les approches théoriques et les méthodes d'enquête feront prioritairement appel à cette discipline. Ce choix

est motivé par la volonté de se focaliser sur la capacité à se mouvoir des acteurs individuels et collectifs et à leurs effets, ainsi que sur la dialectique entre la capacité à se mouvoir des acteurs et le potentiel d'accueil d'un territoire aux projets des acteurs. Notre posture scientifique consiste donc à utiliser les littératures scientifiques sur la ville et le territoire, qu'il s'agisse de sociologie, de géographie, d'économie, de science politique ou d'urbanisme, et de les mettre au service d'un projet sociologique de définition de la ville.

Le livre se compose de sept chapitres. Il est construit autour d'un double mouvement qui part (1) des déplacements des personnes pour aller vers la ville, puis de la ville pour retourner vers la mobilité potentielle qu'elle offre aux personnes ; (2) de la discussion théorique pour aller vers sa confrontation à des terrains, puis de cette confrontation vers la formulation de thèses sur la ville et l'urbain.

Le premier chapitre d'ouverture explore les approches théoriques contemporaines de la ville en sciences sociales. Plus spécifiquement, il montre la nécessité de revisiter les cadres théorique et conceptuel des sciences sociales pour être en mesure de décrire et de comprendre la ville d'aujourd'hui.

Le deuxième chapitre est consacré à la notion de mobilité. Repartant des travaux de Sorokin, il propose de définir la mobilité en relation avec le changement social et en termes de potentialité de mouvement dans l'espace et le temps. L'approche proposée lie ainsi systématiquement les dimensions spatiales et sociales de la mobilité et des déplacements.

Le troisième chapitre, théorique également, explore la notion de territoire, puis propose de lire la ville et le territoire à partir de la mobilité. Ce chapitre discute les relations dialectiques entre les capacités de mobilité propres aux différents acteurs urbains et le potentiel d'accueil qu'ils rencontrent dans les espaces urbains. Ces considérations permettent notamment d'amener l'idée selon laquelle une conurbation peut être plus ou moins portée par des projets de mobilité, et ainsi «faire» plus ou moins ville. A partir de ces considérations, une définition de la ville contemporaine est proposée et discutée.

Basé sur des recherches empiriques, le quatrième chapitre explore la motilité, les déplacements et la mobilité des personnes et leurs conséquences sur la production de dynamiques urbaines. Ce chapitre est adossé à un matériau empirique issu de plusieurs recherches.

Après un repérage des traits caractéristiques de la motilité des acteurs collectifs publics et privés, et une discussion de leur asymétrie, le chapitre 5 est consacré aux effets de l'activation de la motilité des acteurs collectifs publics et privés sur la dynamique et le potentiel d'accueil des villes. Des

exemples empiriques sont présentés et discutés sur le thème des politiques d'aménagement du territoire.

Le chapitre 6 est consacré au rôle des morphologies urbaines et des infrastructures dans le potentiel d'accueil d'une ville aux projets de localisation et de mobilité des acteurs individuels et collectifs. Il est basé sur les résultats de plusieurs recherches empiriques qui visent à mettre à jour les ressorts des effets d'un artefact urbain ou d'une infrastructure sur la ville et le degré de contextualité de ces effets.

Le septième et dernier chapitre, pour clore l'ouvrage, propose d'en synthétiser les principaux apports sous la forme d'une dizaine de thèses relatives à ce qui fait la substance des villes et leur richesse, et sur les leviers dont disposent les acteurs pour valoriser cette diversité. Plus spécifiquement, il propose d'identifier les ingrédients qui font que chaque contexte urbain est unique et susceptible de favoriser le changement ou au contraire la reproduction. Prenant appui sur les exemples développés dans les chapitres précédents, il montre en quoi la substance d'une ville pose des questions de sociologie générale sur des thèmes comme, par exemple, la formation des inégalités ou des parcours de vie.



Nouakshott 2008 - Jérôme Chenal

1

Une théorie urbaine à repenser¹

1.1 Introduction

Depuis un demi-siècle environ, les villes et les campagnes européennes poursuivent une mue progressive vers l'urbain. L'urbain se construit à partir de la rencontre d'acteurs, individuels et collectifs, porteurs d'une diversité de projets et de l'hospitalité qu'ils rencontrent dans l'espace pour loger ces projets. La mobilité au sens de changement est ainsi au cœur du fait urbain : la ville et l'urbain *sont* mobilité.

De nombreux essais et autres productions théoriques décrivent cette transformation de la ville, en architecture, en urbanisme, en géographie, en sociologie, en économie et en science politique. Ils en parlent à travers une pléthore de qualificatifs. La ville en transformations est ainsi « émergente », « éclatée », « diffuse », « franchisée » ; elle se fait « métropole », « métapole », « globale », « générique » ; se caractérise par le fait qu'elle est « sans lieux ni bornes », « fragmentée », « ségréguée », « privatisée ».

Au-delà de la mosaïque terminologique et de la diversité des approches, qui renvoient généralement à une appréhension approfondie d'un

¹ Ce chapitre s'appuie en partie sur les arguments développés dans le cadre de l'article « Théorie urbaine en devenir » (Kaufmann 2010).

phénomène pointu, la recherche nous apprend que les différenciations spatiales et sociales propres à la ville et à l'urbain ne s'estompent pas ; au contraire, celles-ci semblent s'accroître et se construire autour de nouvelles dimensions.

Parmi les nombreux ingrédients qui constituent la substance d'un territoire, il en est trois dont les relations ont changé, un changement qui est à l'origine de la transformation actuelle de la ville : la centralité fonctionnelle – une ville rayonne sur un arrière-pays dont elle constitue le centre fonctionnel ; la morphologie du bâti – une ville se caractérise par une densité du bâti, des formes, des infrastructures ; et enfin les modes de vie – les habitants sont porteurs de pratiques sociales spécifiques (Ascher 1995). Il y a encore quelques décennies, centralités, morphologies et modes de vie s'emboîtaient à la manière de « poupées russes » pour reprendre l'expression de Pierre Veltz (1996) : les modes de vie s'agençaient en fonction des morphologies, la ville concentrait des fonctions centrales de façon hiérarchisée, les frontières des communes correspondant aux frontières fonctionnelles. En d'autres mots, la vie quotidienne était enchâssée dans des territoires aux frontières multiples, mais nettes et relativement solides, et les villes rayonnaient sur un arrière-pays selon des modalités abondamment modélisées par les géographes.

Pour reprendre les mots de Gurvitch, les paliers en profondeur que sont la morphologie, les pratiques sociales et les systèmes de représentations et de valeurs coïncidaient pour former des contextes territorialisés congruents. En identifiant un aspect, par exemple la morphologie urbaine d'un quartier, on pouvait en déduire une foule d'autres caractéristiques et informations sur la substance sociale dudit quartier, soit le profil sociodémographique des habitants, les modalités de leur insertion sociale, les opinions politiques dominantes, la situation du quartier en termes de centralité fonctionnelle, etc.

Mais depuis, la poupée russe a largement éclaté...

L'organisation spatiale qui vient d'être décrite n'a plus court et les trois ingrédients décrits s'agencent désormais selon d'autres modalités, abondamment documentées par une littérature scientifique assez pointue et adossée à des disciplines.

Les travaux des sociologues sur les modes de vie insistent sur leur uniformisation progressive dans les sociétés occidentales. Si l'opposition ville-campagne était associée à des cultures et des modes de vie spécifiques, ce n'est plus véritablement le cas actuellement, même si bien entendu certaines spécificités subsistent. Nombreux sont les analystes qui montrent que cette situation reflète un affranchissement de la proximité spatiale

dans les références culturelles, par l'intermédiaire de la diffusion d'objets de consommation dans le territoire et le développement des mass media. La dimension « mode de vie » propre à la ville est dès lors évanescence.

La morphologie des villes s'est transformée, par étalement, nous disent les géographes et les urbanistes. Cet aspect fait l'objet de nombreux travaux de recherche à visée plus ou moins appliquée qui vont de la mesure de l'étalement urbain (p. ex. la périurbanisation) à l'analyse des stratégies de localisation (p. ex. problématique des *edge cities*, ces nouvelles centralités d'entrée de ville) en passant par l'étude des formes et processus de ségrégations (*gated communities*, conditions d'accès aux réseaux, etc.).

Les travaux de sciences régionales sur les conséquences économiques et urbaines de la globalisation insistent sur la recomposition des centralités fonctionnelles, et les analysent à l'aide du concept de métropolisation. De quoi s'agit-il? Certaines villes acquièrent progressivement une centralité mondiale qui dépasse la notoriété des pays dans lesquels elles se trouvent. Ces métropoles concentrent la création d'emplois et de valeur ajoutée, la créativité artistique et l'innovation en général. Il ne s'agit pas d'un processus essentiellement matérialisé, même s'il a des implications morphologiques (comme le développement des *financial districts*, ou une croissance particulièrement soutenue, généralement associée à de l'étalement urbain). Souvent de grande taille, mais pas toujours, ces villes sont généralement spécialisées et en concurrence.

Les trois ingrédients brièvement décrits ne s'enchaînent plus nécessairement selon des modalités aréolaires, et il n'est en conséquence pas possible de les faire correspondre à des espaces délimités, d'où la nécessité de les différencier dans l'analyse du phénomène urbain pour décrire leurs arguments nouveaux. Dire que l'urbain est partout est donc notoirement insuffisant pour décrire précisément le phénomène en face duquel nous nous trouvons. Dire que l'urbain est partout sans autre précision sous-entend que les différenciations internes aux territoires ont disparu, ce qui est analytiquement faux. Ainsi, une personne peut par exemple être une « urbaine » au niveau de son mode de vie et habiter un hameau de montagne; un pendulaire automobiliste qui va tous les jours travailler dans un centre urbain peut parfaitement être porteur d'un mode de vie rural; une centralité fonctionnelle importante peut être située à l'extérieur de la ville dense, etc. En annonçant que l'urbain est partout, la recherche urbaine ne dit en fait pas grand-chose.

De plus, ce qui est qualifié d'urbain renvoie autant au monde rural qu'au monde de la ville. L'habitat dispersé est par exemple un modèle rural, tout comme le foncier bon marché. Ainsi, la ville dite « étalée », « émergente »,

«diffuse» est à bien des égards une miniaturisation de la campagne. Chacun y a une demeure sur un vaste domaine, avec un chemin qui y mène... sauf que le vaste domaine mesure maintenant 800 mètres carrés et permet ainsi de mettre plusieurs fois la campagne sur une petite surface (Chenal et Kaufmann 2008). L'automobile devient une pièce maîtresse de la vie, et c'est bien une invention de la ruralité, car le véhicule, utilitaire à l'origine, permet d'arpenter la campagne. Le congélateur a également directement à voir avec la forme de cette ville diffuse qui n'en est pas une ; une fois par semaine, on part en voiture à l'hypermarché faire des provisions pour 7 jours et remplir son congélateur. Jadis, seule la campagne, difficile d'accès, demandait une gestion sur le long terme des denrées. La viande était fumée pour se conserver. Aujourd'hui, c'est le congélateur qui joue ce rôle.

En y regardant de plus près, il apparaît rapidement que l'éclatement de la poupée russe a pour origine une transformation des conditions de déplacements et de mobilité. Si les travaux de recherches sur l'évolution des modes de vie, la transformation des morphologies urbaines et sur les processus de métropolisation sont souvent peu disert sur le sujet, ils le relèvent tous, de façon presque rituelle, comme une évidence.

Les systèmes techniques de transport et de communication à distance se sont considérablement améliorés et procurent désormais des potentiels de déplacement et de mobilité considérables. Par la vitesse, ils s'affranchissent des distances et permettent une circulation accrue des personnes, des biens, de l'information et des idées. Largement utilisés, ce qui a d'ailleurs contribué à leur développement, ces potentiels ont consacré un rétrécissement de l'espace et du temps.

Le même constat peut être fait pour les transformations de la ville et de l'urbain.

La coïncidence de l'emboîtement territorialisé des trois ingrédients décrits tenait à l'unité des vitesses qui bornait un champ des possibles des déplacements et de la mobilité, et c'est avec l'accroissement des vitesses de transport que la «poupée russe» éclatera. La vitesse démocratisée va ouvrir le champ des possibles en matière de localisation et de mode de vie. Elle va par ce biais rendre possible des compositions inédites de nos trois ingrédients.

Ce qui transforme la ville actuellement, c'est la mobilité des acteurs, et pour reprendre les mots de Jean Remy et Liliane Voyé dans *La ville : vers une nouvelle définition?*, qui compte parmi les seuls textes francophones de portée générale sur la ville à mettre en évidence ce phénomène : «la capacité de mobilité est condition de participation au milieu urbain» (Remy et Voyé 1992 : 73).

Cette situation consacre une disparition de l'unité de lieu qui constituait autrefois la ville et interroge les approches théoriques de la ville. La recherche urbaine se caractérise depuis sa naissance par une pluralité d'ancrages théoriques, les pionniers de la sociologie ayant d'emblée vu dans la grande ville un révélateur des dynamiques sociales et sociétales. C'est ainsi que Karl Marx considère la ville comme le lieu privilégié de la lutte des classes, que Emile Durkheim la considère comme un lieu privilégié de la modernité, fait de liberté et de risque d'anomie, que Max Weber en fait l'espace privilégié du capitalisme et de la rationalisation, que Georg Simmel enfin, la pense comme le théâtre de l'objectivation des cultures et de la naissance de la «personnalité urbaine» (Stébé et Marchal 2007). Chacun de ces auteurs a eu une descendance abondante en sociologie urbaine, qu'il s'agisse de la sociologie d'inspiration marxiste de Manuel Castells ou Francis Godard, de l'analyse morphologique d'obédience durkheimienne chère à Maurice Halbwachs, puis Marcel Roncayolo, des travaux sur l'émergence des *global cities*, qui reprennent à leur compte nombre de concepts weberiens, ou encore de l'écologie urbaine simmélienne de l'Ecole de Chicago, et de l'interactionnisme goffmanien. Avec l'éclatement progressif de l'unité de lieu résultant de la poupée russe, toutes ces approches se trouvent fragilisées dans leur pouvoir de description, de compréhension et d'explication du phénomène urbain. Toutes partent en effet du postulat implicite d'une unité de lieu, du fait que d'une certaine manière la ville fait société, or l'homme urbain a désormais la possibilité de s'échapper hors du cadre en allant habiter à l'extérieur pour y rechercher des qualités que la ville ne lui offre pas, tout en continuant à se rendre en ville pour travailler ou pour se prélasser. De la même manière, l'acteur privé ou l'investisseur dispose d'une étendue de choix de localisation ou de délocalisation considérablement élargie. Avec la croissance des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de communication et de transport, les possibilités de déplacement se sont considérablement élargies, et ces possibilités, accessibles au grand nombre car démocratisées, ont été largement actualisées.

Ceci peut paraître paradoxal, mais les déplacements sont largement un impensé de la théorie urbaine, excepté chez certains chercheurs de l'Ecole de Chicago; ils mettent ainsi en crise un certain nombre d'approches. Un grand nombre de recherches empiriques ont déduit de cette situation, dans les années 1960 et 1970, que la ville était en train de disparaître, ou tout du moins de se *dissoudre*. Plus prosaïquement, nous savons désormais depuis une quarantaine d'années, que la ville dense héritée de l'histoire, délimitée, et marquée par la congruence entre contiguïté spatiale et

proximités sociales, se transforme progressivement à partir de la mobilité de ses habitants et de ses acteurs. Cette réalité est pourtant centrale et oblige à revoir les théories et les outils de la sociologie urbaine. La lecture fine du phénomène urbain nécessite en effet de se défaire d'un certain nombre de notions et de grilles de lectures statiques et territorialisées qui n'ont plus cours. Bien entendu, ceci ne signifie pas que tout a changé et que l'ensemble des apports de la sociologie urbaine, et plus particulièrement des théories urbaines, soit à jeter ; au contraire, nous pensons que cette situation inédite est l'occasion d'en discuter les apports et les limites et de les agencer dans une théorie urbaine à reconfigurer.

Nous proposons à présent d'amorcer cet exercice de reconfiguration en discutant trois principes autour desquels une théorie urbaine contemporaine pourrait s'organiser.

1.2 Trois principes théoriques

Travailler sur la ville et l'urbain, c'est un peu comme se retrouver dans la posture des premiers sociologues, qui vivent dans cette époque de chaos où la nostalgie d'un ordre collectif se conjugue avec l'enthousiasme des réalisations possibles. En fait, les premiers sociologues tentent d'armer les hommes, de leur donner des outils de compréhension face à ce qui se passe. Or, les outils intellectuels utilisés pour penser la ville ne fonctionnent plus si bien ou plus de la même manière qu'avant. Trois domaines sont plus particulièrement concernés par cette situation, ils permettent de cerner les principes auxquels une théorie urbaine devrait répondre pour permettre de saisir les transformations actuelles et futures de la ville.

1.2.1 Réconcilier les approches fonctionnelles et sensibles de la ville et de l'urbain

En sciences économiques et sociales, de nombreuses approches de la ville se cantonnent à une définition fonctionnelle ou abstraite du phénomène, or une telle définition ne permet de saisir qu'une partie de la réalité urbaine, et notamment ce qui fait sa substance sensible, je l'ai relevé dans l'introduction de ce livre. Cette ville-là, on ne peut guère la regarder, la palper ou s'y cogner. La ville et plus généralement le territoire ont aussi des morphologies, des formes, on peut les toucher, les voir, s'y sentir bien au pas, les trouver belles ou non. Intégrer les différentes dimensions de l'urbain

suppose de dépasser cette vision, accepter de sortir des métaphores pour retrouver la matérialité.

Ces constats renvoient assez largement à la division du travail entre disciplines scientifiques actives dans le domaine de la recherche urbaine, et dénoncée par André Corboz dans *La ville comme palimpseste* (2001).

Dépasser cette situation implique tout d'abord de prendre au sérieux les artefacts matériels et leurs impacts en tant que tels sur la transformation de la ville et de l'urbain, et renvoie aux approches de Maurice Halbwachs (1970), notamment lorsqu'il décrit l'importance de l'analyse morphologique et propose une différenciation entre morphologie physique et morphologie sociale en invitant les chercheurs à analyser le rapport des groupes sociaux à l'espace physique. 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. L'ensemble de ces éléments matériels agit sur les comportements des personnes en s'y sédimentant progressivement, produisant par ce biais des univers singuliers, qui se transforment lentement. Il agit également sur les acteurs collectifs, en influençant leurs représentations et plus généralement l'attractivité des localisations possibles les unes par rapport aux autres.

Ainsi, les artefacts matériels durent et restent dans le territoire : ils produisent des effets longtemps après leur réalisation. Notons que cette transformation est récursive, car l'environnement construit est lu et vécu différemment au fur et à mesure du temps qui passe. Dans *Paris ville invisible*, Bruno Latour et Emilie Hermant soulignent avec l'exemple emblématique du Pont Neuf l'aspect relatif de cette stabilité des objets urbains. Un objet comme le Pont Neuf n'est pas posé éternellement au cœur de Paris, il évolue, mais à une vitesse particulière (Latour et Hermant 1998 : 145).

Nombre d'artefacts matériels et d'objets qui peuplent notre environnement construit ont des vitesses de renouvellement et de transformations relativement longues, vingt ans, trente ans, voire plus. Ainsi, un même objet est susceptible de prendre des significations différentes au cours du temps, comme des anciens quartiers populaires qui évoquent aujourd'hui bien souvent la nostalgie d'un monde ouvrier disparu et sont recherchés à ce titre par des populations à fort capital culturel.



San Francisco 2008 - Jérôme Chenal

Dépasser une approche abstraite et désincarnée de la ville et de l'urbain suppose pour le sociologue de ne pas cantonner l'action humaine dans des stratégies pouvant être lues par des conceptualisations plus ou moins raffinées du choix rationnel. Une telle approche réduit en effet la ville à un terrain de jeu offrant des opportunités à saisir, des moyens d'atteindre un but instrumental, elle nie donc d'une certaine manière ses dimensions sensibles.

Pour dépasser cette limite, il est indispensable de considérer l'action humaine comme fondamentalement plurielle, et ce faisant se situer dans la tradition de recherche initiée par Max Weber (1922) et son *homo sociologicus* doué de logiques d'actions possibles qui se combinent, tradition qui a donné lieu à des contributions d'auteurs aussi différents que Raymond Boudon (1995) ou François Dubet (1994) et, qui a récemment fait l'objet de nouveaux développements dans le courant de la sociologie pragmatique française, courant de pensée qui propose une véritable méthodologie de prise en compte de cette pluralité, à travers les régimes d'engagement (Thévenot 2006). Il s'agit en particulier de reconnaître que toute action humaine n'est pas nécessairement stratégique, mais peut relever de la routine et d'usages familiers dont la logique est d'assurer le bien-être, l'aisance, ou la sécurité ontologique pour reprendre les mots d'Anthony Giddens; ou encore de l'ordre moral et de l'univers des valeurs. Des raisons d'ordre culturel ou relatives à l'expérience intime peuvent faire que l'on ne se sent pas à l'aise dans le plus «moderne et fonctionnel» des environnements (Rappoport 2005). A l'instar des effets secondaires décrits par Jon Elster, il ne suffit pas de dire je veux être à l'aise pour pouvoir l'être. La sécurité ontologique, ou le «régime de familiarité» (Thévenot 2006) est une autre manière de se rapporter au monde se constituant dans une temporalité lente et qui permet d'établir des routines et des habitudes. Laurent Thévenot, dans le sillage de toute une série d'auteurs, a récemment systématisé ces considérations en montrant que trois régimes – le régime de la justification, le régime du plan et le régime de familiarité – président à l'action humaine.

1.2.2 Repenser la conception de l'espace

Comment peut-on décrire et comprendre un phénomène urbain qui se construit à partir de la rencontre des aptitudes de mobilité de ses acteurs, de la diversité des potentiels de vitesses disponibles et de l'hospitalité de l'espace, à l'aide de notions basées sur une conception statique de l'espace défini comme un territoire enclos?

Les notions de densité humaine et de ségrégation spatiale fournissent un bon exemple du problème posé. La densité humaine d'un espace se mesure en termes de nombre de personnes résidentes par unité de surface. Nous savons cependant que l'insertion sociale ne se déroule plus nécessairement dans la proximité du domicile, ni même dans le quartier. Les activités de la vie quotidienne, comme les achats, le travail, les études, etc. sont réalisées dans des espaces beaucoup plus vastes. Que signifie dès lors la densité humaine au lieu de domicile ? Dans les villes d'il y a cinquante ans où l'insertion sociale se construisait dans la proximité du domicile, cela avait naturellement un sens, mais maintenant ? En fait, les indicateurs de densité humaine donnent une image fautive de la localisation de la population, ou plus précisément une image nocturne : ils nous disent où les gens dorment... mais cela ne nous renseigne plus sur la localisation de leur présence la journée. Notons que des indices de densité humaine basés sur le nombre d'habitants et d'emplois par unité de surface ont été développés pour tenter de palier cette situation. Ils ne résolvent cependant que très partiellement le problème, les déplacements liés au travail ne représentant que moins de 30% des déplacements d'une population donnée un jour de semaine (du lundi au vendredi).

Le cas de la ségrégation spatiale est encore plus illustratif. Notion clé de la géographie et de la sociologie urbaine s'il en est, elle vise à mesurer les concentrations de populations aux caractéristiques similaires au sein d'un même espace. Les indices de ségrégation sont aussi fondés sur le domicile et posent donc exactement les mêmes problèmes que ceux qui viennent d'être relevés à propos de la densité humaine. Dans le cas de la ségrégation spatiale, la question va cependant plus loin, car un indice de ségrégation est souvent censé permettre de repérer des inégalités sociales. Or on peut tout à fait imaginer une ville fortement ségréguée au plan des domiciles, mais dont les habitants sont très mobiles dans la vie quotidienne au sein de leur agglomération, y compris parmi les catégories sociales défavorisées, et qui donc se côtoient et se mélangent entre catégories de population. Cette ville est-elle moins mixte qu'une autre ville aux indices de ségrégations beaucoup plus faibles, mais dont les différents habitants s'insèrent dans des lieux différents, à des échelles différentes, en utilisant des moyens de transport différents ?

L'accroissement des différentiels de vitesse dans les villes a redistribué l'importance des différentes formes spatiales que sont l'aréole, le réseau et le rhizome dans les modalités de l'insertion sociale (Kaufmann 2002). Chacune de ces trois formes se réfère à une conception de l'espace.

L'espace aréolaire. Il s'agit de l'espace statique qui s'incarne comme un territoire clôturé, caractérisé par un dedans et un dehors et des limites identifiables. Chacun occupe une *place* dans cet espace. La mobilité consiste à passer d'un espace à un autre. Une bonne partie de l'appareil conceptuel et méthodologique des sciences sociales est basée sur ce modèle, à l'instar des deux exemples que nous venons de développer – la densité et la ségrégation spatiale, mais aussi de la cartographie de zones, de la classe sociale ou des politiques publiques nationales comme objet de science politique. La plupart des sources statistiques disponibles se réfèrent implicitement à des espaces aréolaires, leurs critères de différenciation sociaux (catégories socioprofessionnelles, composition du ménage) et spatiaux (pays, régions administratives) renvoyant à des espaces définis *a priori* comme pertinents, supposés homogènes et délimités par des frontières.

L'espace réticulaire. Il s'agit de l'espace conçu comme un agencement fonctionnel de lignes et de points, discontinu et ouvert, qui a des limites identifiables, mais de nature topologique. Dans cette conception, chacun dispose d'une *accessibilité* au réseau que constitue l'espace. L'accès est un enjeu central et le support matériel de transmission est au cœur de l'analyse (Rifkin 2000). Sur le plan conceptuel, la notion de réseau a fait l'objet de nombreux développements, dans le domaine de l'analyse des relations sociales (les réseaux sociaux, le capital social), des réseaux techniques et territoriaux (les agglomérations, la dépendance automobile) et de leurs effets (la fragmentation). La littérature sur les *global cities* fait beaucoup appel à la notion de réseau lorsqu'elle cherche à mettre en relief les liens de dépendance entre des métropoles à partir des lignes aériennes ou des flux téléphoniques (Taylor 2004).

L'espace comme rhizome. Il s'agit de l'espace conçu comme l'avènement d'un monde dans lequel la distance ne compte plus. Dans cette dernière optique, le peuplement du temps supplante le peuplement de l'espace. L'espace est alors lisse, indéfini et ouvert, il est un potentiel d'opportunités en perpétuelle réorganisation, un rhizome. Le monde n'est plus alors qu'une vaste interface. «L'instantanéité de l'ubiquité aboutit à l'atopie d'une unique interface» (Virilio 1984: 19). La conception de l'espace comme rhizome s'inspire des travaux de Gilles Deleuze et Félix Guattari sur la déterritorialisation (1980) et sa conceptualisation à fait suite au développement des technologies de communication à distance qui permettent l'immédiateté. Outre l'absence d'administration de la preuve empirique, cette conception souffre d'une sorte d'enthousiasme technologique qui considère que l'innovation technique change radicalement le monde, ici en l'occurrence les

espaces digitaux de communication à distance. Personne ne nie que des pans entiers de la finance travaillent désormais dans l'immédiateté, que des communautés «virtuelles» se sont développées sur la toile, mais permettons-nous de douter que cela provoque les cataclysmes annoncés par Paul Virilio et quelques disciples...

Ces trois formes spatiales correspondent largement aux trois «espèces d'espaces» génériques proposés par Jacques Lévy, soit le lieu, l'aire et le réseau (Lévy 1994). Si l'aire et le réseau renvoient respectivement à ce que nous avons défini respectivement comme espaces aréolaire et réticulaire, le cas du lieu est plus délicat.

Le lieu est défini par Jacques Lévy comme «un espace au sein duquel le concept de distance n'est pas pertinent» (Lévy 1994: 52), et lorsqu'intervient l'influence de la distance, on passe du lieu à l'aire. Mais peut-on définir des lieux au sein desquels la distance n'a pas d'influence? Dans un café, ne choisit-on pas sa table en fonction des distances qui nous séparent d'autrui? L'aisance implique des distances interpersonnelles au sein des lieux, et lorsque celles-ci ne sont pas respectées, comme dans un bus bondé, le bien être s'en ressent. De même, dans une pièce, lorsque deux personnes parlent à voix basse pour ne pas être entendues d'une tierce personne, il y a influence de la distance. Au sein des lieux géographiques, on le voit, la distance exerce souvent son influence. Ceci nous ramène à la forme du rhizome. Telle que définie par Deleuze et Guattari (1980), il s'agit bien d'un espace au sein duquel la distance n'a pas prise, donc d'un lieu au sens de Jacques Lévy, mais fondamentalement, il relève des espaces digitaux de communication et de l'immédiateté de franchissement qu'ils procurent. Le lieu *pur* est en ce sens d'abord un espace virtuel.

Dans la mesure où la ville et l'urbain se nourrissent des trois formes spatiales fondamentales présentées, l'enjeu pour la recherche urbaine est de développer des concepts qui les embrassent les trois, et permettent de mettre en relief leurs agencements. Les trois ingrédients constitutifs de la substance d'un territoire que sont les modes de vie, les centralités fonctionnelles et les morphologies s'agencent en fonction des trois espèces d'espaces identifiées. Certaines tentatives de reconceptualisation de la ville par les réseaux ou les flux l'oublie parfois un peu trop vite. Ainsi, des travaux sur les *global cities* comme ceux de Saskia Sassen versent parfois dans ce type de travers, en oubliant que les villes dites globales ne se définissent pas que par des flux de capitaux, la présence de multinationales et des hubs aéroportuaires, mais sont aussi des espaces aréolaires dotés d'arrière-pays et d'une assise nationale et de spécificités locales (Robinson 2006). L'espace réticulaire n'a pas fait disparaître l'espace aréolaire, pas plus que l'espace

rhizomique ne tue les deux autres (Offner et Pumain 1996). Il serait faux de substituer à une approche aréolaire de la ville, une approche résolument réticulaire ou rhizomique, on retomberait alors dans le piège qui enferme la recherche urbaine.

La compression de l'espace-temps chère à David Harvey (1990), aussi radicale soit-elle, ne doit en effet pas masquer que les vitesses de déplacements potentielles ont crû, c'est surtout leur diversité qui s'est considérablement accentuée et qui est à l'origine de l'éclatement de la poupée russe. L'unité des vitesses avait permis une organisation aréolaire emboîtée de l'espace dont les frontières épousaient l'allure du cheval ou du chemin de fer des temps héroïques, elle avait aussi fait oublier, par son apparente « naturalité », la centralité des déplacements et de la mobilité dans la formation des territoires. La diversité actuelle des vitesses rend impossible une congruence aréolaire entre les modes de vie, les centralités fonctionnelles et les morphologies, car les acteurs disposent d'une palette de choix de vitesses individualisée, ce qui rend incontournable de placer les déplacements et la mobilité au centre de la pensée urbaine.

1.2.3 Se souvenir que la mobilité en sociologie, c'est d'abord du changement avant d'être du franchissement

La discussion que nous venons de développer illustre le fait que pour penser la ville, nous avons besoin d'une théorie et de concepts qui partent de la multitude de mouvements qui la traverse, car ce qui transforme la ville, c'est bien sa capacité de mobilité et celles de ses acteurs. L'idée n'est pas nouvelle : la croissance urbaine ne s'est-elle pas de tout temps largement développée à partir des flux migratoires ? La ville n'est-elle pas depuis toujours le lieu de la circulation et de la confrontation des idées ? Cette idée garde toute son actualité dans la mesure où la coprésence reste le socle de base de la sociabilité et de l'insertion sociale, ceci malgré l'essor considérable des techniques de communication à distance. Il en résulte que la mobilité des acteurs est au cœur de la dynamique du phénomène urbain et constitue un analyseur puissant de sa substance, nous avons pu le vérifier dans les pages qui précèdent. Valorisée sur le plan économique au titre de vecteur de croissance, la mobilité est aussi une exigence des entreprises à l'égard de leurs cadres. Elle prend en outre des formes nouvelles qui lient télécommunication, transport et aspirations résidentielles et bouleversent les temporalités de la vie quotidienne. La mobilité déstabilise l'architecture

institutionnelle, oblige à réformer les structures de prise de décision jusque dans leurs fondements et en fin de compte interroge la gouvernabilité des territoires urbains.

1.3 Penser la ville à partir de la mobilité

L'ensemble de la discussion qui précède l'illustre : comprendre les dynamiques qui traversent l'urbain contemporain suppose de pouvoir s'adosser à une approche substantielle, riche et ouverte du concept de mobilité, une approche qui intègre les manifestations sociales et spatiales de la mobilité et qui permet de faire tenir ensemble les pièces du puzzle que l'histoire de la recherche a parfois égarées et souvent éparpillées.

Effleurée par la recherche urbaine, la mobilité est rarement centrale dans ses analyses. De fait, la mobilité, les déplacements, la communication sont rabattus sur les questions relatives aux transports et aux réseaux techniques et territoriaux. La replacer comme étant le principe générateur de ville ou de non-ville sera donc une innovation dans le paysage de recherche actuel.

Il serait bien sûr présomptueux de prétendre combler les lacunes de la pensée urbaine par un livre, mon ambition sera donc bien plus modeste. Il s'agira d'ouvrir un chantier de recherche, soit de définir la ville et de tenter de dégager sa substance et ses dynamiques à partir de la mobilité, puis d'en tester les vertus heuristiques et les limites sur des données de recherches empiriques qualitatives et quantitatives.

2

Définir la mobilité¹

2.1 Introduction

Depuis des décennies, les flux de déplacements ne cessent d'augmenter en volume et en distances parcourues. Mais cela signifie-t-il pour autant que la population est de plus en plus mobile? Tout dépend de la manière dont on définit la mobilité.

Qu'est-ce que la mobilité? La définition de la mobilité est d'autant plus importante que ce terme est très polysémique. Lorsqu'un géographe utilise le terme de mobilité, c'est pour évoquer le *franchissement de l'espace*, il ne parle donc pas de la même chose qu'un ingénieur en circulation ou un sociologue qui utilisent cette notion en référence, respectivement, aux *flux de transports* et au *changement social*. Nous pensons que cette diversité d'acceptions, loin d'être une richesse, est un obstacle à la connaissance. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline des sciences sociales dont on est originaire.

Dans le présent chapitre, je vais aborder l'histoire de la recherche sur la mobilité et tenter d'en brosser les principaux acquis, nous discuterons

¹ Certains passages de ce chapitre sont repris de Gallez et Kaufmann (2010) et de l'ouvrage *Les paradoxes de la mobilité* (Kaufmann 2008).

ensuite la nécessité d'une approche intégratrice de ce phénomène qui permette de disposer d'un cadre conceptuel de référence, tant il est vrai que la recherche sur la mobilité est aujourd'hui morcelée entre de nombreux domaines de recherche. Cette approche intégratrice propose, d'une part, de distinguer la mobilité des déplacements et, d'autre part, de placer la motilité au cœur de l'analyse.

2.2 Le morcellement progressif de l'étude de la mobilité en sciences sociales

Le vocable mobilité entre véritablement dans les sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin (1927) et ceux de l'Ecole de Chicago. La mobilité est alors définie en termes de changement et de franchissement de l'espace.

En 1927, le chercheur russe émigré aux Etats-Unis Pitirim Sorokin publie un ouvrage intitulé *Social Mobility* dans lequel il jette les bases de ce qui deviendra un des domaines d'investigations les plus classiques de la sociologie. Il définit la mobilité comme changement de profession, et identifie deux types de mouvements : (1) la *mobilité verticale*, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle socioprofessionnelle, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant (par exemple l'ouvrier qui devient son propre patron); (2) la *mobilité horizontale*, qui désigne un changement de statut ou de catégorie n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale (par exemple un changement d'emploi à niveaux de qualification et de rémunération identiques).

Dans la conception de Sorokin, la mobilité peut impliquer l'espace, mais le déplacement dans l'espace géographique n'a pour lui de signification qu'à travers le changement de statut dans l'espace social qu'il révèle ou implique.

Les travaux de l'Ecole de Chicago, dans les années 1920-1930 situent l'analyse des mobilités dans un cadre d'analyse dynamique. Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur des travaux de l'Ecole de Chicago, l'attention des chercheurs se porte avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations. La mobilité géographique, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, est considérée comme partie intégrante du mode de vie urbain. L'originalité de cette approche tient au fait que les mobilités sont pensées comme des facteurs de désorganisation ou de rupture d'équilibre, donc des vecteurs de changement.

2.2.1 La science des trafics

Parallèlement à ces travaux se développe aux Etats-Unis la «science des trafics». Celle-ci va fonder une nouvelle tradition d'analyse des mobilités urbaines, entièrement dévolue aux déplacements dans l'espace géographique, et qui va très vite s'autonomiser des conceptions de la mobilité développées dans une perspective sociologique par les chercheurs de Chicago ou par Sorokin. Pierre Lannoy (2003) montre que cette partition du champ d'analyse de la mobilité fait suite à un partage des périmètres de recherche entre l'Ecole de Chicago et la science des trafics. Cette partition se construit en particulier autour de l'automobile, qui fait l'objet d'un investissement central par la science des trafics, et que les sociologues de l'Ecole de Chicago n'investiront pas comme objet de recherche.

L'émergence de la science des trafics est concomitante de l'essor de la motorisation individuelle, qui débute dans les années 1910-1920 aux Etats-Unis, et après la Seconde Guerre mondiale en Europe. Elle est rendue indispensable par la croissance des flux routiers et la nécessité de les réguler; elle va être à l'origine des outils et modèles de simulation des flux que connaît actuellement l'économie des transports.

A l'aube de la Seconde Guerre mondiale, le domaine de la mobilité est donc déjà partitionné, entre une recherche sociologique qui définit la mobilité d'abord comme changement de position, de rôle ou de statut, et une science des trafics qui la considère comme un flux de déplacements dans l'espace.

2.2.2 L'étude de la mobilité sociale

Dès les années 1950, les analyses de la mobilité sociale se focalisent sur les parcours professionnels et la transmission intergénérationnelle des catégories professionnelles. Cette dernière thématique cristallise des questions essentielles relatives à la construction des inégalités sociales, telles que la reproduction sociale, les possibilités d'ascension ou de descente dans l'échelle des professions. Elle va mobiliser la sociologie, au point d'en devenir un des domaines de recherche les plus dynamiques, qui va totalement s'autonomiser par rapport aux travaux sur la ville et l'urbain. Dans ce mouvement, elle va emporter la définition de la mobilité comme changement de statut, de rôle ou de position, que la sociologie sera la seule à garder jusqu'à maintenant.

Le développement du domaine de la science des trafics va se faire de manière assez similaire aux approches sociologiques de la mobilité sociale : une autonomisation totale et une focalisation progressive sur des modélisations issues des théories de la dynamique des fluides, une définition pointue de la mobilité, qui renvoie ici au franchissement de l'espace, ou plus particulièrement à l'écoulement de particules, des individus, des voitures, des motos, etc. dans l'espace de circulation qu'est devenue la rue.

Une des raisons essentielles de cette séparation radicale des savoirs sur la mobilité, entre une sociologie qui la considère strictement comme changement et une science des trafics qui ne la conçoit que comme franchissement, est la perspective temporelle. Le domaine de pertinence des modèles de trafic est limité au court terme – et lorsque ces modèles sont utilisés pour la projection des circulations, ils font appel à une hypothèse de stabilité temporelle des comportements, en d'autres termes, ils formalisent un état d'équilibre ; à l'inverse, les approches sociologiques privilégient les temporalités longues, ce qui renforce leur caractère a-spatial (Gallez et Kaufmann 2009).

2.2.3 La mobilité géographique

Entre ces deux domaines se développent, dès l'après-guerre, les approches géographiques de la mobilité. Celles-ci vont s'organiser autour des quatre formes principales de mobilité spatiale présentes dans les sociétés de l'époque, soit la mobilité quotidienne, les voyages, la mobilité résidentielle et les migrations, formes principales que l'on peut différencier selon la temporalité dont elles relèvent (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elles se déroulent (espace interne ou externe au bassin de vie, voir tableau 2.1). Chacune de ces quatre formes fait l'objet d'une littérature abondante et développe ses propres concepts, arènes et revues, bref se construit comme domaine de recherche. Une fois encore, l'étude de la mobilité se morcelle.

Tableau 2.1 Les quatre formes principales de mobilité spatiale.

| | Temporalité courte | Temporalité longue |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------|
| Interne à un bassin de vie | Mobilité quotidienne | Mobilité résidentielle |
| Vers l'extérieur d'un bassin de vie | Voyage | Migration |

La conceptualisation de la mobilité reste cependant commune aux quatre domaines : il s'agit d'un déplacement entre une origine et une destination. Implicitement, cette approche combine une définition de la mobilité comme franchissement de l'espace et une définition comme changement. De fait, elle postule un couplage de ces deux ordres de phénomènes.

La partition de l'analyse de la mobilité spatiale en quatre domaines a produit des avancées scientifiques non négligeables, même si elle n'a pas permis de traiter toutes leurs articulations, du fait même de l'autonomisation des domaines de recherches qu'elle a produite.

2.2.4 La mobilité de la vie quotidienne

L'analyse de la mobilité quotidienne, décrivant les déplacements associés aux activités habituelles des individus, développe de puissants outils d'observation dès les années 1970. C'est ainsi que naissent les enquêtes-ménages déplacements (EMD), qui permettent de recueillir et de mesurer précisément des déplacements origine-destination tout en recueillant des informations détaillées sur les caractéristiques sociodémographiques des ménages et des individus réalisant ces déplacements. Des indicateurs toujours plus sophistiqués ont été développés sur la base de ces sources pour décrire les déplacements de la vie quotidienne, puis des modélisations du choix modal. La problématique du choix individuel d'un *mode de transport*, constitue en effet un domaine d'investigation privilégié. Les premiers modèles désagrégés de choix modal sont mis au point aux Etats-Unis, et s'appuient sur les fondements théoriques de la micro-économie des choix discrets (Mac Fadden 1974). Si la maximisation de l'utilité sous contrainte de coût généralisé reste le principe de base de la formalisation, les paramètres de la fonction individuelle d'utilité, les caractéristiques sociodémographiques, le revenu et la localisation résidentielle font l'objet d'une exploration approfondie.

Parmi les avancées importantes, notons que la *time geography* va considérablement marquer l'analyse de la mobilité quotidienne (Hägerstrand 1975; Jones 1979; Burnett et Thrift 1979). La *time geography* propose de conceptualiser la mobilité quotidienne à partir des programmes d'activités des personnes et sur les contraintes d'espace et de temps dans lesquelles ils sont déployés. Dans cette optique, les activités constituent le moyen par lequel les individus satisfont leurs besoins et désirs, et les contraintes définissent les accessibilités (Recker *et al.* 1989). Les auteurs ayant développé cette approche recommandent d'étudier la mobilité quotidienne au

niveau des ménages, les programmes d'activités s'articulant à ce niveau plutôt qu'au niveau individuel, du fait du partage des tâches et des véhicules automobiles notamment. Sur le plan méthodologique, l'approche espace-temps-activités s'appuie sur des représentations graphiques des activités en fonction de la distance parcourue depuis le domicile tout au long d'une journée; elle n'intègre donc la dimension spatiale qu'en termes de distance du domicile, mais généralement sans référence au contexte urbain (ville-centre, couronne, etc.).

Plus généralement, l'introduction du temps dans les analyses de la mobilité quotidienne va révolutionner la manière de formaliser les comportements individuels de déplacement, en les situant dans la perspective plus large des interactions réciproques entre mobilité et urbanisme. Après avoir constaté la constance des budgets-temps consacrés aux déplacements dans la vie quotidienne, ces travaux vont largement s'y adosser. Le constat établi par Yacov Zahavi (Zahavi 1979; Zahavi et Talvitie 1980) d'une relative constance du budget-temps consacré aux déplacements met à jour un mécanisme régulateur de la mobilité quotidienne: plus la vitesse de déplacement augmente, plus l'espace pratiqué est étendu, la durée totale de l'ensemble des déplacements restant grosso modo constante (Orfeuil 1994a: 69). Alain Bieber formule cette conjecture d'une façon synthétique qui permet bien d'en saisir la dynamique et les enjeux:

«Les progrès de la vitesse offerts par l'amélioration des techniques de déplacement et par l'importance des investissements consacrés à l'automobile et aux transports collectifs, permettent non pas de gagner du temps mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu» (Bieber 1995: 279-280).

2.2.5 La mobilité résidentielle

Les analyses de la mobilité résidentielle se sont données pour objet d'étude les mouvements internes à une région par lesquels un ménage change durablement de logement. Celles-ci se développent dès les années 1960, et se focalisent sur les causes, les enchaînements et les conséquences des mobilités résidentielles (Bassand et Brulhardt 1980).

Concernant les causes de déménagement, le constat selon lequel les ménages ne cherchent pas à se rapprocher de leur lieu de travail et plus généralement des lieux dans lesquels ils déploient leurs activités quotidiennes,

est sans doute un des plus importants réalisés par ces travaux, constat que l'on peut d'ailleurs interpréter par la conjecture de Zahavi. Cette analyse des causes de déménagements s'épanouira avec les travaux sur les parcours résidentiels.

La littérature sur les parcours résidentiels se développe dès les années 1970, elle s'inspire largement des travaux de Roderick Mac Kenzie, et s'intéresse aux liens qui unissent la mobilité résidentielle et la carrière professionnelle ainsi que le parcours de vie (Bonvalet 1998). Ces recherches montrent qu'un changement dans la vie illustre en fait le couplage entre la mobilité comme changement et la mobilité comme franchissement de l'espace dans les sociétés occidentales des années 1960 à 1990, illustrant d'ailleurs au passage l'intérêt d'une définition de la mobilité qui intègre le changement. Le déménagement apparaît largement comme la conséquence d'un événement biographique comme une promotion professionnelle entraînant une croissance de revenu, l'arrivée d'un enfant, un divorce, etc.

L'intérêt d'une analyse dynamique de la mobilité résidentielle ne s'arrête cependant pas au niveau des ménages. Parmi les avancées les plus significatives, notons la démonstration, dès les années 1960 aux Etats-Unis, que la mobilité résidentielle est à l'origine de dynamiques de ségrégation sociale dans les villes (Duchac 1974), amenant par ce biais une observation fondamentale: les mobilités résidentielles façonnent la ville et l'urbain. Largement documenté, ce constat général se décline autour de trois phénomènes principaux: la périurbanisation, la relégation et la gentrification, pour reprendre les mots de Jacques Donzelot (2004). Le moteur de la périurbanisation est associé, selon la littérature scientifique, à la diffusion d'un modèle de réussite sociale associant propriété, maison individuelle et proximité des espaces naturels (Charmes 2005). En parallèle au mouvement de périurbanisation, se développe un phénomène de retour de certaines catégories de population dans les quartiers centraux anciens. Ce deuxième processus, généralement qualifié de gentrification, est amorcé dans les années 1960, puis s'accélère dans les années 1990 (Authier 1998). Il entraîne une hausse des prix immobiliers conduisant à une transformation progressive de la structure démographique du quartier entraînant la disparition des couches les plus populaires ou défavorisées (Bidou-Zachariassen 2003). Le troisième phénomène, la relégation, découle en partie des deux précédents. Il s'agit de la transformation sociale de quartiers allant dans le sens de leur paupérisation, suite à la mobilité résidentielle de certaines catégories d'habitants accédant généralement à la propriété dans le périurbain ou déménageant dans un autre quartier

urbain. Souvent associé à la crise des banlieues de grands ensembles, ce phénomène s'autoalimente à partir d'ingrédients comme la réputation des établissements scolaires (Maurin 2004).

2.2.6 Les migrations

Véritable champ constitué de recherche, les migrations ont fait l'objet depuis le début du XX^e siècle de nombreux travaux de recherche, elles seront en particulier un des thèmes centraux de l'École de Chicago. Dès l'origine, ces travaux s'intéressent aux migrations internationales et aux migrations internes à un pays et en particulier au phénomène de l'exode rural (Bassand et Brülhardt 1980). Les chercheurs s'intéressant aux phénomènes migratoires vont proposer de nombreuses «lois» et modélisations, à l'instar des sept «lois» de Ravenstein (1885), les modèles de Stouffer (1940) sur les processus d'attraction et de répulsion, le modèle de Zipf (1946) qui introduit les effets de distance dans les modèles d'attraction-répulsion. Ces travaux vont d'abord être assez quantitatifs, puis des disciplines comme l'anthropologie vont se saisir des migrations dès les années 1980 en s'intéressant aux diasporas et à leurs attaches, puis aux phénomènes de migrations dans des groupes comme les gays, qui ont développé des réseaux de solidarité internationaux ressemblant à ceux des diasporas «traditionnelles». Ces travaux montrent fondamentalement que les migrations ne peuvent être abordées de façon pertinente qu'en relation avec les autres formes de déplacements. En conséquence, il n'est pas pertinent d'en faire un domaine de recherche déconnecté des trois autres présentés.

Des quatre domaines de recherche que nous présentons ici, les migrations sont certainement le plus riche. Ses apports à la connaissance sont dès lors très nombreux et il dépasse notre ambition d'en brosser ici un tableau complet (cela est-il d'ailleurs possible...). Nous nous bornerons donc à évoquer les avancées les plus significatives pour notre propos.

Parmi elles, relevons tout d'abord que les modèles de Stouffer et de Zipf ont connu une descendance considérable, avec notamment les travaux de l'école gravitationnelle, qui vise à formaliser les flux migratoires à partir de trois dimensions : la distance entre un point de départ et un point d'arrivée, le pouvoir de répulsion au point de départ et le pouvoir d'attraction du point d'arrivée (Bassand et Brülhardt 1980 : 28). Critiquées pour leur caractère mécaniste, ces conceptualisations vont déboucher sur les modèles dynamiques qui considèrent la migration comme un processus évolutif (Courgeau 1970). Cette inscription dans une dynamique temporelle tenant

compte des rétroactions possibles des déplacements de population sur les sociétés d'accueil et de départ montre qu'il n'est guère possible d'isoler la migration de son contexte social, et que celle-ci s'inscrit plus généralement dans un système dont elle constitue un ingrédient. L'intégration d'un migrant dépend ainsi par exemple non seulement de ses aptitudes, mais aussi de l'hospitalité de la société d'accueil, une hospitalité qui va elle-même dépendre de toute une série de facteurs allant du marché de l'emploi à la capacité d'accueil de la communauté. Les modalités de cette intégration vont en retour transformer la société d'accueil du migrant. Notons encore que ces interactions ne sont de loin pas toujours pacifiées et se caractérisent notamment par la domination et parfois même la violence (Ascher 2003).

Cette conception dynamique de la migration amène un deuxième apport important, plus récent : la migration ne peut pas être déconnectée des autres formes de déplacement. Un migrant a généralement des destinations de voyages, une mobilité résidentielle voire des déplacements quotidiens assez spécifiques (Tarrius 2000). Ce phénomène ne s'arrête d'ailleurs pas aux mobilités spatiales et concerne également les mobilités sociales. Ainsi, les chemins de mobilité sociale ascendants sont spécifiques aux migrants et au type de migration qu'ils effectuent (Bassand *et al.* 1985), ainsi que plus généralement leurs parcours professionnels (Levy *et al.* 1997). Cet aspect est essentiel car il illustre l'importance et la pertinence d'une approche globale de la mobilité.

Dans le prolongement de ce constat, le phénomène de «réversibilisation» de la migration fait également figure de résultat essentiel. Dès les années 1980, nombre d'analyses des migrations constatent une transformation progressive du phénomène sous l'impulsion du développement des systèmes de communication à distance et de la multiplication des vols longs courriers. Immigrer ne veut plus nécessairement dire se déraciner et s'enraciner ailleurs (Abélès 2008). Davantage que par le passé, il est possible d'envisager de revenir s'installer dans son pays d'origine et de plus, il est souvent possible de rester en contact en s'y rendant régulièrement, par téléphone, ou en consultant la presse à distance, en regardant la télévision nationale, etc. (Tarrius 2000).

2.2.7 Le tourisme et les voyages

La littérature relative au tourisme est sans doute la moins développée des quatre domaines d'analyse de la mobilité spatiale. Sans doute peut-on le mettre sur le compte, du moins en partie, de la difficulté à ancrer le

plaisir et le fun dans une perspective théorique (Urry 1990). Se rattachant aux problématiques plus générales de la consommation et de la culture de masse, les travaux sur le tourisme vont se développer en sciences sociales dès les années 1960. D'emblée, ils identifient comme moteur du tourisme le besoin de sortir de son quotidien pour vivre une expérience autre se caractérisant par la prégnance de l'événementiel.

Les recherches sur le tourisme montrent que les formes prises par ce phénomène sont fortement influencées par les moyens de transport. Le train a changé les échelles temporelles et spatiales du tourisme dès la fin du XIX^e siècle, la voiture démocratisée a diversifié les pratiques et a permis sa massification, tandis que l'avion a rendu accessible les destinations lointaines (Merlin et Choay 1988).

Les premiers travaux qui étudient l'avènement d'un tourisme de masse associé à la diffusion de l'automobile et au développement des vols charters, insistent sur son caractère artificiel ; ils caractérisent ainsi le tourisme de masse par le fait de vivre des pseudo-événements construits de toutes pièces (Boorstin 1964). Cette thèse polémique et un peu simpliste a ensuite été replacée dans le contexte du passage historique d'un tourisme initiatique individuel à un tourisme récréatif (Urry 1990). Un des apports les plus intéressants de ces travaux concerne le rapport paradoxal qu'entretient le touriste avec les lieux qu'il fréquente. D'une part, on note un processus de simplification et de mise en scène des cultures pour les rendre lisibles et attrayantes pour le tourisme de masses (Turner et Ash 1975). Mais d'autre part, nombre de touristes sont à la recherche d'authenticité, fascinés qu'ils sont par la « vraie vie » dans les pays ou les régions qu'ils visitent (Urry 1990). Ce paradoxe tient au rapport à l'altérité et nous renvoie une fois encore au double visage de la mobilité comme changement et comme franchissement. Pourquoi voyager si ce n'est pas pour découvrir un ailleurs ? Mais en même temps cet ailleurs, pour être accessible, doit être apprêté.

Dès les années 1980, plusieurs chercheurs annoncent l'avènement d'une nouvelle espèce de voyageurs qui sortent de ce dilemme : les *post-touristes* (Feifer 1985). Les *post-touristes* savent qu'il n'y a pas d'authenticité possible dans le tourisme et l'assument, ils se complaisent dans le rôle et le regard du touriste et en multiplient les expériences. Ils sont d'abord à la recherche de plaisir, d'ambiances et de bien-être (Urry 1990). Ces voyageurs ne souhaitent plus découvrir, mais simplement se changer les idées en changeant de rôle.

Les quatre domaines d'analyse de la mobilité spatiale n'ont pas complètement oublié la double définition de la mobilité, les exemples qui viennent d'être développés l'ont montré à plusieurs reprises, par contre, ils font gé-

néralement correspondre au franchissement de l'espace un changement de position, de rôle ou d'état. On se déplace ainsi au quotidien pour changer de rôle, on voyage pour se confronter à l'altérité et sortir de son quotidien, on déménage lorsqu'un changement est survenu dans notre vie. Dès les années 1990, avec le développement des réseaux de transports rapides et de la communication à distance, le parallélisme entre franchissement et changement va progressivement se rompre, comme le suggèrent d'ailleurs les travaux sur le post-tourisme, qui révèlent à mots couverts qu'être touriste est d'abord une attitude, et qu'à la rigueur, il est possible d'adopter la posture du touriste dans sa propre ville.

2.3 La nécessité d'une approche intégratrice

Entre l'après-guerre et le milieu des années 1980, nous assistons à une multiplication des choix en matière de consommation, de modes de vie et de parcours de vie. Celle-ci concerne les choix professionnels (le choix de la profession et de l'ambition ou non de faire carrière), les choix familiaux (avoir des enfants ou pas, combien), les choix d'activités de loisirs et naturellement les choix modaux (utilisation des différents moyens de transport) et d'équipements (une ou deux voitures, la marque, etc.). Durant cette période, la mobilité est orientée par l'idée de progrès. On va collectivement vers un mieux, l'avenir est la promesse d'un monde meilleur. C'est encore le plein-emploi, le pouvoir d'achat augmente, les femmes arrivent massivement sur le marché du travail, les mœurs commencent à se libérer... Pourtant, la mobilité reste enracinée et enchâssée dans des structures sociales et spatiales solides et largement définies au niveau des pays : les chemins de mobilité professionnelle ascendante épousent clairement des formes de migrations interrégionales entre régions centrales et régions périphériques (Bassand *et al.* 1985), en franchissant l'espace géographique, on franchissait l'espace social et il était possible de jouer avec ces parallélismes dans une stratégie d'ascension sociale.

Cette période est profondément marquée par l'*enthousiasme technologique* : la modernité est recherchée et synonyme de vitesse et de franchissement de la distance. C'est durant cette période que l'on construit les réseaux autoroutiers et que les ménages s'équipent massivement en automobiles, c'est aussi durant cette période que l'on conçoit le Concorde et le TGV. Dans la vie quotidienne également, on note l'apparition d'équipements qui vont modifier les rythmes de vie : le frigo, le congélateur, la machine à laver le linge. Les courses d'approvisionnement du ménage se massifient et

s'hebdomadairisent. L'hypermarché libre-service accessible en voiture est emblématique de cette transformation de la consommation, tout comme la télévision, qui va permettre l'avènement de la culture de masse.

Dès les années 1980, la multiplication des possibilités de mobilité va franchir une nouvelle étape. Celle-ci est en fait double : il s'agit d'une part de la poursuite des gains de vitesses jusqu'à l'immédiateté, et d'autre part de la multiplication des projets possibles de mobilité et de la transformation de la réussite sociale.

L'élargissement du champ des possibles en matière de déplacements se concentre dans les télécommunications. L'ordinateur personnel fait son apparition au début des années 1980, il sera mis en réseau dix ans plus tard avec le développement de la toile. Parallèlement, le téléphone mobile se généralise à la fin des années 1990 et devient de plus en plus sophistiqué : il permet d'envoyer et de recevoir des SMS, puis des MMS, de prendre des photos et de les diffuser. Internet tourne désormais à haut débit, les ordinateurs se font portables et internet est captable via WIFI dans un nombre croissant d'espaces publics.

Dans les transports, si les trains à grande vitesse déploient progressivement leur réseau à travers l'Europe de l'Ouest, le secteur aérien vit la révolution des *low cost*. Le concorde cesse de voler en 2003 et n'est pas remplacé. Dans les transports, la course à la vitesse marque le pas, ou plutôt est dépassée par les télécommunications.

De façon congruente à ces évolutions et révolutions technologiques, l'économie se mondialise et le capitalisme d'Etats nation se mue en capitalisme global : la mobilité des personnes, des marchandises et des informations est de moins en moins enchâssée dans des structures sociales et spatiales correspondant aux frontières des pays (Beck 2006).

Au niveau sociétal, cette seconde phase correspond à l'épuisement du modèle traditionnel de la mobilité professionnelle ascendante au profit de modèles de réussite sociale multiples dans lesquels la mobilité joue un rôle nouveau. Les hiérarchies statutaires sont remises en cause et la mobilité sociale s'exprime dorénavant au travers de projets toujours renouvelés. L'enjeu d'une carrière professionnelle ascendante a changé, il ne s'agit plus d'abord de conquérir un statut dans une structure hiérarchique, mais bien d'être apte à «rebondir», à passer d'un projet à l'autre pour «surfer» d'une position enviable à une autre dans un environnement changeant (Boltanski et Chiappello 1999).

Nous assistons de fait à un renversement du rôle des déplacements dans l'insertion sociale. L'enracinement local et la stabilité constituent aujourd'hui, paradoxalement, autant de facteurs de précarité. Il y a une

injonction à la mobilité au sens de changement, qui concerne la vie professionnelle naturellement, mais aussi la vie de couple, les loisirs et plus généralement l'épanouissement de soi. Cette injonction à la mobilité n'implique plus de manière mécaniste le déplacement dans l'espace géographique : être mobile n'est pas nécessairement bouger beaucoup, mais être capable de changer.

Ce changement social, radical s'il en est, que d'aucuns qualifient de seconde modernité ou de modernité réflexive, rend progressivement obsolète un certain nombre de présupposés et de postulats à partir desquels s'est développée et partitionnée la recherche sur la mobilité. Il rend en fait indispensable de réunir dans une approche intégratrice les pièces du puzzle qu'est le domaine de la mobilité, et que l'histoire de ce domaine a éparpillées.

Dès le début des années 1990, des plaidoyers pour une approche interdisciplinaire large de la mobilité se font entendre (Schuler *et al.* 1997), et se font de plus en plus pressant et nombreux au début des années 2000. Plusieurs lignes d'arguments sont développées à l'appui de ce plaidoyer.

Une première concerne la nécessité d'un découplage conceptuel entre les déplacements et la mobilité. Les recherches relatives à une forme ou l'autre de mobilité spatiale se focalisent très souvent sur les déplacements, postulant un couplage entre mobilité comme franchissement de l'espace et mobilité comme changement ; or, dès les années 1990, nous assistons à un découplage progressif de ces deux ordres de phénomènes (Kesselring 2008 ; Montulet 1998). Pour aller vite, le premier n'est plus nécessairement un bon indicateur du second ! Ainsi, par exemple, aller loin n'est plus une assurance de dépaysement. Le businessman transitant à travers le monde, de Sheraton en Hilton, de centres des congrès en sièges de multinationales serait emblématique de ce rapport à l'espace : le rapport à l'altérité est quasi inexistant lorsqu'il voyage. Avec les phénomènes de globalisation, nous assistons à un découplage entre la distance parcourue et le changement de contexte. En conséquence, la distance parcourue est désormais un mauvais indicateur du rapport à l'altérité, et plus généralement du changement. Dans le même registre, relevons qu'avec l'avènement d'internet et de la téléphonie, les personnes sont de plus en plus souvent interrompues dans leurs activités, si bien qu'elles sont amenées à changer de rôle ou d'état sans se déplacer. Tout ceci démontre l'importance de « décoller » conceptuellement la question du franchissement de l'espace de celle du changement pour penser la mobilité.

Une deuxième ligne d'arguments concerne la prépondérance de la place accordée à l'action économique rationnelle dans les analyses de

mobilité spatiale. Nous avons déjà évoqué ce point dans le chapitre précédent : nombre de recherches sur la mobilité spatiale considèrent l'individu comme rationnel en fonction de l'argent et du temps. C'est ainsi que les migrations internationales sont considérées comme étant d'abord le reflet de la géographie économique mondiale, que les prix de l'immobilier sont un facteur décisif dans la mobilité résidentielle, etc. Pourtant, la multiplication des alternatives possibles en matière de mobilité spatiale, donne à voir que le facteur économique s'agence à une multitude d'autres pour expliquer les choix de mobilités, et que cette multitude d'autres ne relève pas nécessairement d'une logique instrumentale étroite, mais à des réflexes, des routines ou des habitudes d'une part, et des convictions et des valeurs d'autre part.

L'analyse de la mobilité quotidienne est sans doute le domaine dans lequel ces débats ont lieu depuis le plus longtemps et avec le plus de vigueur. La méthode dite «classique» y a été usitée jusqu'à une période récente comme paradigme de base (Jones *et al.* 1990). Développée dans les années 1960 comme outil de planification, elle se base sur le postulat d'une rationalité instrumentale de l'utilisateur. Son hypothèse de base est que l'utilisateur effectue une série de choix successifs et indépendants pour chaque déplacement qu'il entend effectuer : le choix de se déplacer ou non (donc aussi le choix de la localisation de son logement), le choix de sa destination, le choix de l'horaire de déplacement, enfin le choix du moyen de transport et le choix de l'itinéraire (Merlin 1985). Bien que faisant un lien entre ces choix par leur succession dans le temps, la méthode classique a contribué à autonomiser l'étude de chacun d'entre eux les uns par rapport aux autres, chaque choix successif faisant l'objet d'une modélisation spécifique (Merlin 1985 : 116). Il est évident qu'un choix de déplacement peut être effectué sur la base d'un autre type de rationalité que la rationalité économique, notamment pour des raisons liées à des valeurs ou par habitude (Fichelet *et al.* 1969), l'ancrage des pratiques modales dans des habitudes modales et spatiales et de l'inertie auxquelles elles sont associées (Mercadal 1970), ni de l'allongement des trajets occasionné par une amélioration de l'offre de transport, ni encore l'attractivité des centres urbains (Merlin 1985).

Plus généralement, il apparaît que les pratiques de mobilité spatiale relèvent des modes de vie et deviennent des facteurs de différenciations internes des classes moyennes qui échappent en bonne partie aux revenus. Se déplacer à vélo, habiter dans un ancien quartier ouvrier, aller en vacances en Ardèche, sont par exemple autant de manières de se présenter socialement – Bourdieu aurait dit de se distinguer, d'exprimer ses valeurs

et opinions. Pour rendre compte de ces phénomènes, une approche de la mobilité qui explore ces logiques d'action est dès lors indispensable.

Une troisième ligne d'arguments concerne les limites engendrées par le morcellement de l'analyse de la mobilité. D'une part, il résulte de cette situation qu'il est mal aisé de traiter d'objets de recherche transversaux échappant à ces définitions, ceci bien que les quatre formes principales que sont la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle, les voyages et les migrations font assez largement système (Bassand et Brulhardt 1980). D'autre part, c'est au niveau des articulations entre les différentes formes de mobilité que se trament aujourd'hui nombre de changements dans la mobilité et l'avènement de l'«hypermobilité». C'est ainsi par exemple que la compression de l'espace-temps bouscule les équilibres entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle et que dès les années 1990, émergent dans plusieurs pays européens (Hollande, Belgique, Suisse, Allemagne) des formes de déplacements qui ne cadrent que mal avec la partition d'analyse de la mobilité spatiale en quatre domaines : la pendularité de longue distance et la multirésidentialité (Schneider *et al.* 2002 ; Meissonnier 2001 ; Kesselring 2008 ; Kaufmann 2008). L'exemple de la bi-résidentialité est sans doute le plus illustratif. Il s'agit de personnes qui ont deux lieux de résidence généralement distants de plusieurs centaines de kilomètres et qui partagent leur vie entre les deux, souvent pour des raisons professionnelles. Il ne s'agit ni de mobilité quotidienne car la bi-résidentialité implique des nuits passées ailleurs, ni de la mobilité résidentielle car elle suppose le pendularisme, ni du voyage car elle a un caractère routinier et répétitif (souvent à l'échelle de la semaine). Traiter ces formes émergentes de déplacements de façon satisfaisante implique de retrouver une définition large et intégratrice de la mobilité.

Une quatrième ligne d'arguments concerne les prénotions qui entourent souvent la manière dont est appréhendée la mobilité. Qu'elle soit considérée comme franchissement ou comme changement, la mobilité est implicitement considérée comme un phénomène social positif, un indicateur du fait qu'une société va bien ou mieux. Ainsi, pour nombre d'analyses, une société juste est une société où les personnes sont professionnellement mobiles, les déplacements rapides et lointains sont le signe d'un accroissement de la liberté de circulation dans le temps et l'espace. Dans nos sociétés occidentales, en effet, la mobilité est une valeur positive associée à l'idée de liberté, ou plus précisément à un signe d'émancipation (Montulet et Kaufmann 2004). Les mouvements de défense de l'automobile en ont fait leur credo : pour eux, parce que l'automobile permet de se déplacer vite et loin, elle est un vecteur de liberté individuelle incontestable. Plusieurs

auteurs mettent à juste titre en garde contre ce positivisme (Bauman 2000), car disent-ils, la mobilité est fondamentalement ambivalente.

Les déplacements sont le plus souvent une demande dérivée des activités humaines, ce qui devrait inciter à remonter aux logiques d'action qui les président pour interroger le fonctionnement des sociétés, leurs structures et leurs relations, les inégalités et les différenciations, les modes de vie et leur pluralisme. Or, le plus souvent, les recherches partent implicitement du postulat plus ou moins explicite que l'accroissement des flux est le reflet d'un processus de démocratisation de la «liberté» de déplacement, prenant pour argent comptant l'article 13 de la Déclaration universelle des Droits de l'homme qui dit que toute personne a le droit de circuler librement.

Le constat de déplacements plus lointains et plus rapides ne dit pas en soi les motivations de ces mouvements. Ce n'est par exemple pas parce que la majorité des déplacements se fait en automobile que la population a envie d'utiliser ce moyen de transport. De même, on ne peut pas par exemple conclure du fait d'habiter en ville une aspiration à habiter ce contexte. Aborder les liens entre la vitesse de déplacement, la portée spatiale de ces déplacements et la liberté dans l'espace-temps, nécessite d'analyser l'intentionnalité des acteurs, leurs arbitrages, mais aussi l'univers d'obligations et de contraintes dans lesquels ils se trouvent enchâssés.

Les limites identifiées peuvent être mises sur le compte du sous-développement des analyses de sciences sociales dans le domaine des transports. Des recherches ont été développées dès les années 1970-1980, en France dans le cadre d'une «action thématique programmée» (Offner 1995), en Allemagne et aux Pays-Bas avec une littérature abondante (Dollinger 1972; pour une synthèse, voir De Boer 1981: 8), mais elles sont restées prospectives et n'ont pas débouché sur la formulation d'une conceptualisation générale. Leurs principaux acquis sont, d'une part, le constat que la rationalité des modèles économiques n'existe pas dans les faits (Dupuy 1978; Reichman 1983; Duhem *et al.* 1995: 247), et d'autre part, que la compréhension de la mobilité spatiale nécessite une approche interdisciplinaire (Colloque de Royaumont 1979). Se pose alors un dilemme: soit renoncer à une approche ouverte à cause de sa complexité au risque d'utiliser des simplifications conceptuelles, soit élargir la problématique en se risquant dans les méandres de la complexité des phénomènes en présence.

Fondamentalement, traiter de la question des déplacements et de la mobilité revient à s'interroger sur pourquoi bouge-t-on? On se déplace pour se détendre. On se déplace parfois pour déployer des activités et le passage

d'une activité à l'autre nous fait changer de rôle, d'état, voire de statut. On se déplace pour emménager avec un partenaire, on se déplace aussi suite à un divorce. On se déplace, enfin, pour se déplacer, comme lorsqu'on se promène. Mais au-delà de ces motifs, quand se déplace-t-on pour être mobiles ? Et quand sommes-nous mobiles en nous déplaçant ?

Le sous-développement des recherches de sciences sociales dans le domaine des transports s'explique par le fait que la demande sociale y est très présente, empêchant le déploiement d'une pensée théorique et de conceptualisations innovantes, au profit de recherches dirigées vers les applications. Ce phénomène est d'ailleurs renforcé par le fait qu'à travers le monde, la recherche sur les transports est généralement pratiquée dans des écoles d'ingénieurs.

2.4 De la mobilité à la motilité

Dans un monde contemporain qui se caractérise par une forte injonction à la mobilité, tant dans la vie professionnelle que privée, redonner substance à la notion de mobilité a non seulement des vertus heuristiques pour faire de la recherche empirique, mais s'avère être une nécessité pour observer la place et le rôle de la mobilité dans les sociétés contemporaines, ainsi que les changements que cette mobilité induit dans les rapports sociaux et leur spatialisation. *Comment décrire et comprendre un monde contemporain dans lequel la mobilité est un phénomène social total, c'est-à-dire un phénomène dans lequel se donnent fondamentalement à lire les fondements des sociétés, sans disposer de concepts, de méthodes et de méthodologies permettant d'en saisir les contours et les enjeux ?*

Ce contexte général donne lieu depuis une quinzaine d'années à un foisonnement de recherches théoriques autour de la notion de mobilité.

Certains auteurs vont très loin dans l'élargissement de la notion de mobilité. C'est en particulier le cas de John Urry qui considère la mobilité comme un phénomène social et spatial, mais y intègre les objets, la communication et les idées. John Urry considère que dans les différentes formes de mobilité se disent l'ensemble des rapports sociaux et qu'elles sont le principe organisateur du monde social, au point d'abandonner la notion de société comme objet de la sociologie pour lui substituer celle de mobilité (Urry 2000 ; 2007). Un des grands mérites de cette proposition est de faire vraiment entrer l'espace en sociologie. Car en fin de compte, la critique de la société chez John Urry consiste d'abord à dire qu'en sociologie, la société est un territoire mal défini et mal pensé. La conséquence d'une conception aussi large de la mobilité est d'en faire une notion générique n'ayant plus

de sens précis et donc de vertus heuristiques à la fois pour la compréhension des phénomènes qu'elle est censée décrire et comme concept utile à la recherche empirique.

Tim Cresswell considère également la mobilité d'une façon très générale, mais essentiellement spatiale. La mobilité concerne l'ensemble des mouvements dans l'espace, cela va de lever la main à migrer en passant par danser ou prendre un bus. L'ensemble des mouvements effectués par les êtres humains dans l'espace sont considérés comme de la mobilité. Tous sont considérés comme des constructions sociales et c'est uniquement à ce titre qu'ils sont considérés comme sociaux (Cresswell 2006). Tim Cresswell saisi la mobilité à travers trois dimensions : les faits observables (la mobilité comme déplacement observable), les représentations (la mobilité comme idée et idéologie) et les expériences (la mobilité comme manière d'être au monde). Cette conception présente l'avantage de définir la mobilité de façon très claire comme l'ensemble des mouvements du corps humain, ce qu'ils représentent et la manière dont ils sont vécus, mais elle est très vaste et surtout se cantonne à une vision de la mobilité comme franchissement ou mouvement dans l'espace sans prêter attention à la mobilité comme changement.

S'il est indispensable de disposer d'une approche intégratrice de la mobilité, il ne semble pas pertinent que celle-ci soit très large et englobante. Le risque est en effet d'en diluer l'objet. C'est ainsi que la mobilité devient celle des acteurs, mais aussi celle des objets (parfois considérés comme acteurs eux aussi, par extension), des idées, des capitaux. Elle se confond alors avec la communication à distance, et se trouve qualifiée de mobilité virtuelle. Si largement définie, la mobilité devient un mot « valise » et perd à notre sens tout intérêt pour décrire et comprendre les transformations sociales et sociétales contemporaines. De la même manière, il me semble regrettable de confiner la notion de mobilité à une seule épistémologie, en l'occurrence post-structuraliste, faisant de la croissance des flux de déplacements un signe d'affaiblissement des structures sociales et la montée en puissance unilatérale de l'individualisation. Il y a un danger à associer la mobilité à un courant de pensée des sciences sociales, alors qu'il s'agit d'un phénomène aux facettes multiples, susceptible de dialoguer avec des littératures et des épistémologies variées. Si la mobilité a pris de l'importance dans nos sociétés contemporaines, ce n'est pas pour autant qu'elle peut être unilatéralement considérée comme positive et quantifiable par la vitesse et la portée spatiale. La mobilité est ambivalente et se trouve mobilisée par des idéologies différentes. Il est dès lors essentiel de la saisir de manière distanciée.

Dans cette entreprise, je prends appuis sur des travaux de Michel Bassand. Dans l'ouvrage intitulé *Mobilité spatiale*, Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) considèrent tout d'abord la mobilité comme un fait social total au sens de Marcel Mauss, c'est-à-dire un phénomène social qui donne à voir l'ensemble des rapports sociaux.

«La mobilité [spatiale] est un phénomène social total, 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».

Partant du postulat de la mobilité comme phénomène social total, Bassand et Bruhhardt (1980) définissent la mobilité comme *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré*. Avec cette définition, la mobilité présente une double qualité spatiale et sociale, ce qui en restitue la richesse. Ces auteurs proposent d'appréhender la mobilité à partir de cinq principes méthodologiques (Bassand et Brulhardt 1980 : 55-56) :

- la nécessité de considérer la mobilité comme un phénomène social total, c'est-à-dire un objet dans lequel se révèle l'ensemble de notre société ;
- la nécessité d'une approche interdisciplinaire pour aborder la mobilité ;
- la reconnaissance de deux niveaux d'analyse irréductibles : le micro et le macro ;
- la prise en compte des flux, mais aussi des déterminants de ces flux et de leurs conséquences ;
- l'importance de la prise en considération du contexte dans l'analyse de la mobilité.

Cette approche méthodologique apporte une réponse à l'émiettement de la notion de mobilité, dont nous avons pu constater qu'elle est problématique car elle oriente l'état des savoirs de façon pointue sur des formes spécifiques de déplacements, alors qu'un des aspects les plus intéressants de la recherche sur les phénomènes de mobilité réside précisément dans l'étude des interactions entre ses différentes manifestations. Ces interactions peuvent consister dans des renforcements, des jeux de substitution ou des modifications des formes elles-mêmes.

Aussi stimulante soit-elle, cette construction présente cependant deux limitations.

La première est relative aux liens entre déplacements et mobilité. En proposant de considérer la mobilité comme étant l'ensemble des dépla-

cements impliquant un changement d'état pour l'acteur qui les réalise, la définition de Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt ne « décolle » pas véritablement les déplacements de la mobilité.

Leur conception est issue de l'École de Chicago : le déplacement dans l'espace géographique ne devient mobilité que lorsqu'il implique aussi un changement social (Grafmeyer et Joseph 1979). C'est ainsi que Roderick Mc Kenzie (1927) opposait la *mobilité*, qui était pour lui un déplacement événementiel se caractérisant par le fait qu'il marque de son empreinte l'histoire de vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise (une migration, l'achat d'une maison), à la *fluidité*, définie alors comme un déplacement sans effet particulier sur la personne (acheter du pain, se promener), donc de l'ensemble des déplacements routiniers de la vie quotidienne. Nous pensons pourtant qu'il faut aller encore plus loin. Les déplacements dans l'espace géographique et les déplacements dans l'espace social ne sont pas de même nature et surtout ne sont pas nécessairement concomitants. Ainsi, en particulier, être mobile socialement peut survenir sans qu'il y ait franchissement de l'espace géographique.

La seconde limitation est celle de la complexité. Aborder la mobilité à partir des cinq principes méthodologiques présentés ci-dessus implique la prise en compte d'effets d'interactions si nombreux que cela peut rendre cette approche inopérante (Tarrus 1989). La principale vertu d'une telle approche systémique étant de considérer la mobilité comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester de différentes manières, nous n'en retiendrons que ce postulat.

Pour répondre à ces objections, avec Willi Dietrich (1990), nous proposons tout d'abord de considérer la mobilité comme étant un phénomène dont les manifestations sont imbriquées selon des temporalités sociales spécifiques : la minute, l'heure, le jour et la semaine pour la succession des activités et des rôles, la semaine, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le cycle de vie pour les déménagements et la mobilité professionnelle et l'histoire de vie pour les migrations et l'histoire familiale. Ces différentes formes ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le cycle de vie, l'histoire de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes. Après un déménagement, l'arrivée d'un enfant ou un changement d'emploi, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente ne serait-ce que parce que son espace pratique au quotidien a changé, une migration internationale a non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire

des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement), etc. Cette manière de concevoir la mobilité comme un système organisé à partir de temporalités sociales, ou de systèmes d'emboîtement temporels, et non comme des formes de déplacement strictement spatiales, permet de considérablement épurer la démarche.

A partir de cette conception de la mobilité comme changement dont les manifestations s'organisent sous formes d'emboîtements temporels, et des acquis de la recherche précédemment présentés, nous proposons une conceptualisation de la mobilité organisée autour de trois dimensions d'analyse.

Le champ des possibles. Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique en matière de mobilité. Celui-ci est composé de toute une série d'ingrédients. Les réseaux disponibles, leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès : réseaux routiers, autoroutiers, ferroviaires, plateformes aéroportuaires, équipement du territoire en télécommunications. L'espace et l'ensemble de ses configurations territoriales : configurations urbaines, centralités fonctionnelles, territoires institutionnels, etc. Le marché de l'emploi, soit les possibilités de formation et d'emploi et le taux de chômage. Les institutions et lois régissant d'une manière ou d'une autre les activités humaines, comme la politique familiale, les aides à la propriété et au logement, la politique d'immigration ; en bref, l'ensemble des rapports sociaux et des modèles de réussite proposés par une société et les épreuves auxquelles elle soumet les différents acteurs qui la composent pour réussir.

Les aptitudes à se mouvoir. Chaque personne ou acteur collectif se caractérise par des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social ; la motilité (Schuler, Kaufmann, Lepori et Joye 1997 ; Bassand et Kaufmann 2000, Kaufmann 2002). La motilité se définit comme : « l'ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. » La motilité se réfère donc aux conditions sociales d'accès (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux savoirs et compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser). La motilité est en fin de compte la manière dont une personne ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de

déplacements et en fait usage, elle relève donc de l'intentionnalité et des projets.

Les déplacements. Ils renvoient au franchissement de l'espace, ou plus précisément des trois formes spatiales identifiées, soit l'aréole, le réseau et le rhizome. Ces déplacements sont soit orientés et se déroulent alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit s'apparentent à une pérégrination sans véritable origine ou destination. Notons que les déplacements ne concernent pas uniquement les personnes : les objets se déplacent et naturellement les idées et plus généralement les informations aussi.

Ensemble, ces trois dimensions produisent de la mobilité, mais il est important de ne pas postuler les relations qu'ils entretiennent entre eux : un champ du possible offrant des réseaux très efficaces, dont l'accès est démocratisé, n'entraîne pas mécaniquement une appropriation ou des usages donnés ; de même, une motilité très développée dans une population peut servir à s'ancrer fortement dans un territoire plutôt qu'à changer de statut. Une population qui se déplace beaucoup n'a pas nécessairement un champ des possibles très favorable aux déplacements, etc.

Tout l'intérêt de ce modèle est de permettre de travailler sur les relations entretenues entre le champ des possibles, la motilité et les déplacements. Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique, donc des conditions de mobilités différentes. Centre et périphéries, pays du Nord et pays du Sud sont fortement différenciés en ces termes.

En différenciant les déplacements de la mobilité, et en fixant un sens précis à ces deux notions, ce modèle permet en outre d'en explorer systématiquement le découplage, et notamment les trois cas de figure suivants².

Se déplacer en étant mobile. Dans ce cas de figure, à une mobilité spatiale correspond une mobilité sociale, le franchissement de l'espace géographique s'accompagne du franchissement de l'espace social. Ce cas de figure, très documenté en sociologie, suppose l'existence de sociétés territorialisées et hiérarchisées, et d'une spécialisation fonctionnelle du sol et des modes de vie.

Se déplacer beaucoup sans être très mobile. Dans ce deuxième cas de figure, le franchissement de l'espace ne change pas l'acteur concerné, ni en termes de rôle, ni en termes d'identité, ni en termes de position sociale. Il s'agit en

² La mobilité est un phénomène socio-spatial à deux faces : le changement social et le franchissement de l'espace. Dans une optique Aristotélicienne, ceci signifie que tout déplacement dans l'espace, entraîne une mobilité sociale, car le fait même de se déplacer dans le temps et l'espace produit par essence un changement, aussi minime soit-il.

fait des déplacements fluides déjà décrits par Roderick Mc Kenzie (1927). Outre les tout petits déplacements comme un aller-retour pour l'achat du pain ou d'un paquet de cigarettes, un des exemples sans doute les plus emblématiques et les plus discutés de ce cas de figure est le businessman kinétique qui parcourt la planète de centres des conférences en hôtels internationaux (Montulet 1998). Il se déplace certes dans l'espace géographique, mais change-t-il d'état? L'univers dans lequel il déploie ses activités ne lui offre que peu ou pas de rapport à l'altérité, il reste dans la sphère du travail, ne changeant guère de rôle si bien qu'il est socialement immobile.

Ne pas se déplacer et être mobile. Ce troisième et dernier cas de figure concerne l'ensemble des changements n'ayant pas de composante spatiale. Il s'agit donc de l'ensemble des voyages imaginaires et va donc du lecteur qui s'évade mentalement dans l'univers du personnage central d'un roman, et du joueur de jeu de rôle sur internet qui adopte une identité provisoire, à l'évasion mentale que peut procurer la télévision, voire même, à l'évasion procurée par la consommation de stupéfiants (ne parle-t-on pas de voyage pour en qualifier les effets?).

Avec l'élargissement progressif du champ des possibles en matière de déplacements et de mobilité, la motilité a pris une importance croissante dans l'insertion économique et sociale³.

La première phase d'élargissement des possibilités de déplacement et de mobilité a contribué à la diversification des parcours de vie et des modes de vie (choix d'équipements, choix des moyens de transport). C'est avec l'arrivée de ces alternatives que la motilité prend de l'importance et suppose de déployer des compétences assez pointues et des appropriations imaginatives de systèmes techniques pour les mettre au profit de projets personnels ou collectifs, voire d'entreprise.

La seconde phase d'élargissement correspond à la multiplication des possibilités alternatives de se déplacer et plus généralement de conduire sa vie. Des innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès

³ Le concept de motilité et la conception de la mobilité qui viennent d'être brièvement décrits, ont été initialement développés dans un ouvrage théorique paru en 2002 (Kaufmann 2002), celui-ci a été abondamment discuté et cité (Kesselring 2005, 2006; Söderström et Crot 2010; Jensen 2006; Nowicka 2006; Sheller 2011; Merriman 2012). Le succès de cette conception a dépassé la sociologie pour interroger l'anthropologie (Glick Schiller et Salazar 2012), la gestion (Sergot *et al.* 2012), la géographie humaine (Lévy 2004; Kellerman 2006; Kellerman 2012; Albertsen et Diken 2001), l'histoire (Flonneau et Guigueno 2009; Guigueno 2008), ainsi que l'urbanisme (Lord 2011; Chalas et Paulhiac 2008).

et les compétences qui permettent de se déplacer (Kaufmann 2008). Par exemple, la virtualisation d'un certain nombre de services urbains modifie les conditions d'accès et les compétences qu'ils mobilisent. Ceci est valable pour les services postaux et bancaires, mais aussi pour des services de transport, comme les réservations de billets de train, de voiture louée ou d'avion. Autre exemple, l'introduction d'un nouveau potentiel de déplacement dans un contexte (par exemple une nouvelle compagnie aérienne *low cost* ou l'apparition d'un service urbain de voitures en libre-service) est de nature à permettre l'expression d'une éventuelle demande latente et contribue à modifier les accessibilités et les compétences. Si le nouveau service est favorablement évalué par les acteurs, ils seront susceptibles de s'y raccorder moyennant l'allocation de ressources financières ou l'acquisition des compétences nécessaires (par exemple l'achat d'un ordinateur pour effectuer des réservations de billets d'avion *on line*).

Il en résulte que les personnes et les groupes sociaux doivent s'adapter continuellement. Dans ce monde en perpétuelle évolution, la motilité devient progressivement une ressource essentielle de l'insertion. La multiplication des possibilités et leur évolution constante alimentent la production d'arts de faire nouveaux. Par leurs impacts sur les pratiques, ces nouvelles règles associées à une injonction permanente à la flexibilité et au changement changent le monde et renforcent l'importance de la motilité comme ressource pour l'insertion sociale.

On attend du chômeur qui trouve un travail à une heure trente de chez lui qu'il trouve une solution de mobilité pour prendre ce travail. De la même manière un cadre envoyé trois mois à Tokyo pour former une équipe sur un nouveau logiciel se doit du point de vue de son entreprise d'être en mesure de répondre à cette demande, quelle que soit sa situation privée (père ou mère de famille dans un ménage bi-actif par exemple). Suite à un divorce s'étant soldé par la garde partagée des enfants, on attend des anciens partenaires qu'ils trouvent des localisations résidentielles compatibles. Vouloir habiter en centre-ville avec une famille suppose de trouver des solutions résidentielles permettant de contourner les mécanismes des prix du marché. Dans toutes ces situations, la motilité est la ressource essentielle à laquelle il faut avoir recours pour trouver une solution. La motilité est devenue un capital, pour avoir des projets, les réaliser, se retourner (Boltanski et Chiapello 1999; Kaufmann 2002). De facto, avec la motilité, nous sommes face à une dimension de la stratification sociale, dimension fondée sur les usages des potentiels de vitesses procurés par les systèmes techniques de transport et de télécommunication, dont l'importance va croissante.

Au même titre que l'argent renvoie au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel (entendu au sens culture-cultivée), les réseaux de relations au capital social, la mobilité renvoie à la motilité et constitue un capital. On peut en être faiblement ou fortement doté, surtout on peut en être doté de différentes manières. *A la différence des capitaux culturel, économique et social qui concernent avant tout la position hiérarchique, la motilité renvoie aussi bien à la dimension verticale qu'à la dimension horizontale de la position sociale.* Non seulement la motilité met en relief une nouvelle forme d'inégalités sociales, mais il permet également de différencier des modes de vie à partir du rapport à l'espace et au temps. La motilité apparaît en particulier comme une ressource indispensable pour se jouer des frictions spatiales et temporelles multiples dans lesquelles chacun d'entre nous est pris. De l'ingéniosité des solutions envisagées et appliquées en la matière va souvent dépendre la qualité de vie et plus généralement la réalisation de projets.

L'importance de la motilité dans l'insertion sociale découle notamment du fait que malgré les possibilités multiples et considérables de franchissement de la distance, la coprésence physique reste très largement une obligation pour l'insertion sociale. De très nombreuses activités nécessitent en effet la coprésence. Cela va du travail (activités en équipe, négociation, etc.), à la famille (habiter ensemble, passer du temps en famille, les fêtes de famille), en passant par le temps libre (inviter des amis à dîner, aller au cinéma, etc.) et les obligations légales (signer un contrat) (Urry 2007a). Se voir reste la base des interactions humaines, comme le notait Georg Simmel au début du siècle déjà. En conséquence, il est important, pour s'insérer, de trouver des solutions permettant d'être physiquement présent et donc de franchir les distances.

2.5 Mesurer la motilité

Comment mesurer la motilité ? Nous l'avons déjà relevé, la motilité se compose de facteurs relatifs aux conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large, aux compétences que nécessite l'usage de cette offre et à l'utilisation de l'offre pour réaliser des projets.

Souvent sans utiliser explicitement la notion, la littérature scientifique aborde la motilité sous trois angles spécifiques : les accès, les compétences et les projets. Mentionnons d'emblée de cette partition est insatisfaisante pour aborder la motilité, ces aspects se révélant assez largement superposés comme nous aurons l'occasion de l'illustrer par la suite. Arrêtons-nous brièvement sur les littératures auxquels ils s'adossent.

De nombreux travaux sur l'accès démontrent que dans les sociétés contemporaines, l'accès gagne en importance (Castells 1998; Bauman 2000; Urry 2007a). Certains, à l'instar de Jeremy Rifkin, vont jusqu'à en faire le paradigme organisateur du capitalisme du futur. La dématérialisation de la propriété et de l'argent, l'élimination des stocks, le déclin du capital fixe, la montée en puissance du temps partagé dans l'immobilier, la privatisation des espaces publics (comme les centres commerciaux) placent la question de l'accès au centre des sociétés occidentales nous dit Rifkin (2000), et ouvre ainsi la voie à une nouvelle ère dans laquelle les réseaux prennent la place des marchés et la notion d'accès se substitue à celle de propriété (Rifkin 2000: 10).

La socio-économie et la géographie se penchent depuis longtemps sur la question de l'accès, que ce soit dans ses composantes monétaires ou temporelles⁴.

Au plan économique tout d'abord, l'accès opère par les prix et renvoie donc au revenu. Si l'on reste dans le domaine des déplacements, mentionnons comme exemple de nonaccès dû au mécanisme des prix. Le désir d'être propriétaire d'une maison individuelle parmi les ménages de revenus modestes est généralement rendu impossible par le niveau des prix; ces ménages habitent par conséquent dans des immeubles collectifs (HLM ou non). Autre exemple de cette situation: les pendulaires travaillant en centre-ville et utilisant les transports publics pour s'y rendre, mais qui préféreraient utiliser l'automobile mais ne peuvent se payer une place de stationnement. Là aussi, le prix agit comme une contrainte. On retrouve ici des phénomènes d'assignation territoriale largement abordés par les travaux sur les banlieues qui montrent que parmi les ménages économiquement les moins dotés, nombreux sont ceux qui souhaiteraient vivre dans un autre contexte. Ces résultats convergent également avec les travaux sur la dépendance automobile parmi les ménages pauvres (Froud *et al.* 2005; Dupuy *et al.* 2001), qui montrent que l'absence d'accès à l'automobile limite fortement les programmes d'activité de la vie quotidienne et l'accès à l'emploi, donc la mobilité telle que nous l'avons définie. Ainsi, au Royaume-Uni par exemple, les jeunes en possession d'un permis de conduire ont deux fois plus de chances de trouver un travail que les personnes qui n'en disposent pas. De même, deux fois plus de personnes sans voiture déclarent

⁴ L'accès a naturellement aussi une composante physique. Peu étudiée jusqu'à une période récente en sciences sociales, celle-ci renvoie notamment à la problématique des personnes à mobilité réduite.

avoir de la peine à « accéder » à leurs amis que ceux qui en possèdent une. Il en résulte que de nombreux ménages désargentés se motorisent malgré tout, quitte à consacrer à l'automobile une part importante du revenu du ménage (Froud *et al.* 2005).

Au plan temporel, la notion d'accès a fait l'objet de nombreuses investigations en économie et en géographie dès les années 1970, avec le développement de la *time geography* et des analyses des métriques temporelles (Hägerstrand 1975). Celles-ci insistent sur l'importance du temps dans les activités humaines et en particulier pour tout ce qui concerne l'accès. Ce courant de recherche va d'ailleurs largement se construire autour du concept d'accessibilité. Les services de transport et les équipements ont des horaires qui sont susceptibles de s'imposer aux acteurs : disposer d'un horaire flexible dans son travail permet par exemple d'éviter les embarras de circulation ; travailler le soir ou la nuit, selon des horaires irréguliers, implique de se déplacer en voiture, en outre cela rend très difficile d'avoir une vie sociale dense.

Toute une série de recherches a récemment été menée en Angleterre sur le temps et l'accès (Cass *et al.* 2003 ; Shove 2002). Ces travaux montrent que l'absence de routine dans la vie sociale rend très difficile de s'organiser et donc d'avoir accès. Ces travaux montrent aussi que l'accès est pensé en termes d'action publique par rapport au travail, aux écoles, aux hôpitaux et aux autres services et équipements publics, mais pas aux équipements commerciaux privés et à l'entretien de l'amitié, aux liens familiaux et aux relations sociales de la vie quotidienne (Urry 2007a).

La notion de compétence est devenue centrale en sociologie de l'éducation, supplantant progressivement celle de connaissance. Dans un domaine voisin, les analyses de la mobilité sociale ont donné une grande importance aux compétences, en faisant des capitaux culturels et sociaux, soit deux formes de compétences, des ingrédients essentiels des chemins de mobilité sociale ascendante (Wright 1992). Depuis une dizaine d'années, les compétences sont progressivement devenues, en sciences sociales, une notion centrale autour de laquelle se construit une grande diversité de problématiques, ce qui peut être relié à l'exigence croissante de responsabilisation et de flexibilité (Boltanski et Chiapello 1999 ; Vincent-Geslin *et al.* 2014). Cet intérêt soudain pour la notion de compétence peut être mis sur le compte de la montée en puissance de la sociologie pragmatique, (Thévenot 2006), dont une des caractéristiques est précisément de prendre au sérieux les compétences des acteurs dans leur diversité (Genard 2008).

Etre inventif et savoir jouer avec les règles du jeu offertes par le champ du possible des déplacements et de la mobilité suppose un ensemble de

compétences qui devient de plus en plus important dans la vie quotidienne, nous apprennent de nombreuses recherches empiriques sur la question. Ces compétences relèvent assez largement des capacités de programmation et d'improvisation dans l'agencement spatial et temporel des activités à court ou moyen terme et à la capacité à rendre familiers les lieux que l'on fréquente habituellement afin de s'y sentir à l'aise (De Certeau 1980). Or, force est de constater que nous sommes plus ou moins doués dans ces exercices et que cela produit des inégalités. Ces différences renvoient à une foule de choses : des capacités physiologiques comme se repérer dans l'espace, gérer le stress, l'expérience des différents moyens de transport et de communication, la capacité à imaginer le déroulement d'une journée et à s'y projeter, etc.

La recherche nous apprend aussi que les compétences en matière de déplacements peuvent être l'arme du pauvre et ainsi compenser des accès limités aux systèmes de communication et de transport par un faible revenu. Un jonglage avec les offres spéciales en matière de téléphonie mobile, les variations temporelles des prix des vols *low cost* ou des TGV, les offres de vacances *last minute*, les offres spéciales de toutes sortes permettant de se déplacer à bas prix peuvent permettre de compenser un bas revenu en matière de motilité. Cela suppose à la fois une grande capacité d'anticipation et une forte réactivité à des changements de tarifs.

Notons pour finir que l'ensemble de ces résultats suggère que les compétences dont il est question dans la motilité ne relèvent que très partiellement de la formation, et s'acquièrent ailleurs qu'à l'école.

Descendant notamment des travaux de Paul-Henry Chombart de Lauwe sur l'importance des aspirations, la littérature sur les projets a elle aussi connu un essor important, parfois dans une perspective individualiste à partir de la notion d'expérience notamment. C'est ainsi que François Dubet (1994), constatant l'éclatement des logiques présidant à l'action en appelle à une *sociologie de l'expérience*, c'est-à-dire « une sociologie des conduites dominées par l'hétérogénéité de leurs principes constitutifs, et par l'activité des individus qui doivent construire le sens de leurs pratiques au sein même de cette hétérogénéité. » (Dubet 1994 : 15). La notion d'expérience ainsi définie permet de lier un projet théorique et une sociologie empirique de l'action. Constituée autour de la combinaison des logiques d'action, la notion d'expérience se caractérise par trois traits essentiels :

- l'hétérogénéité des principes culturels et sociaux qui organisent les conduites, qui peuvent relever aussi bien de l'instrumentalité que de l'intégration de valeurs, de l'ancrage d'habitudes, de l'affectif ;

- la distance critique que les individus se ménagent, par rapport à leurs pratiques et aux opportunités qui s’offrent à eux;
- l’absence d’un principe a priori organisateur central dans la construction du social (Dubet 1994: 16-19).

Dans cette optique, l’acquisition de la motilité et sa transformation en déplacements et en mobilité, se construisent d’abord à partir d’aspirations et de projets.

Cette centralité du projet fait écho aux travaux sur l’accès: un des obstacles auxquels se heurtent les politiques visant à offrir de très bons accès en matière de transports publics à des quartiers défavorisés a précisément trait à la dimension projet. Certes, il devient facile de sortir du quartier, puisque l’offre est là, qu’elle est performante, que souvent elle est bon marché, mais pour aller où? Pour réaliser quelles activités, quelles envies? (Urry 2007) Nombre d’enquêtes sur les populations pauvres indiquent qu’il est difficile à certaines personnes de «s’arracher» de leur lieu de résidence pour déployer des projets impliquant des déplacements (Le Breton 2005). Avoir des projets ou ne pas en avoir relève ainsi d’une forme d’inégalité qu’il y a quarante ans déjà, Raymond Boudon pointait comme étant une des raisons à l’origine de l’inégalité des chances en matière de mobilité professionnelle.

Les exemples brièvement présentés suggèrent que les accès, les compétences et les projets ne constituent pas une bonne différenciation analytique pour dimensionner la motilité, car ils se recoupent généreusement. C’est une compétence d’avoir des projets, de même que c’est une compétence d’avoir accès. C’est un projet d’acquiescer des compétences ou de s’équiper de certains accès. Disposer de compétences donne en soi des accès, et avoir des projets peut être interprété comme des accès.

Suite à ce constat, John Urry (2007) propose d’ailleurs de les regrouper sous le vocable générique d’accès et de les qualifier de «capital en réseau». A ce stade de notre ouvrage, nous proposons de laisser cette question encore ouverte en la discutant empiriquement dans les chapitres qui suivent. Ce qui est en revanche crucial au stade où nous sommes, c’est d’observer qu’une personne ou un acteur collectif peut certes être plus ou moins dotée de motilité, mais surtout peut en être dotée de différentes manières sans qu’il soit possible de les mesurer les unes par rapport aux autres. En d’autres termes, nous sommes face à une réalité multidimensionnelle. En franchissant un pas de plus, nous pouvons même observer que cette multidimensionnalité se traduit non seulement par une composition parfois très différente des aptitudes qu’un acteur a de se mouvoir, mais aussi

par le fait que la motilité peut servir aussi bien à être mobile qu'à être immobile.

Pour aborder finement ces deux aspects, plongeons-nous dans quelques entretiens réalisés dans le cadre de deux recherches récentes (Flamm 2004; Kaufmann 2008):

Concernant la composition de la motilité, intéressons-nous à deux femmes, interviewées par Michael Flamm, qui ont toutes deux une motilité très développée et se déplacent beaucoup et de manière complexe, en articulant les temporalités et les activités, donc en étant mobiles au sens que nous avons défini.

La première est une jeune femme travaillant dans l'hôtellerie à Bâle. Originnaire de la région genevoise, en dix ans de carrière, elle a travaillé dans plusieurs villes allemandes et suisses; elle a donc une expérience de migration. Son ami, également dans le secteur hôtelier, habite Zurich et elle passe souvent le week-end chez lui. En outre, elle aime les voyages lointains et en fait régulièrement. Son lieu de travail est à proximité de son domicile au centre-ville, ce qui est d'autant plus pratique qu'elle a des horaires irréguliers. Elle aime se déplacer à pied dans son quartier comme une bouffée d'air dans un programme d'activité souvent chargé, et elle est très sensible à la qualité sensorielle des espaces urbains qu'elle goûte au quotidien comme un moment de détente. Elle n'a pas de voiture par choix.

La seconde est une femme cadre cinquantenaire habitant la région lausannoise. Pendulaire de longue distance, elle a déménagé avec son mari, également cadre et pendulaire de longue distance, pour se rapprocher de la Suisse alémanique où le mari doit fréquemment se rendre pour voyage d'affaires. Elle a un fils qui habite à l'étranger. Le couple a des mobilités de loisirs de soirée et de week-end assez développées, donc pratique des formes intermédiaires de mobilité. Travaillant à 80%, elle passe quatre heures par jour à se déplacer en transports publics dont deux heures de train. Elle a choisi de se déplacer en train car elle considère les trajets en train comme du temps libre et est ouverte aux opportunités qui se présentent lors du trajet notamment par l'intermédiaire de son téléphone portable. Cette ouverture aux opportunités l'amène régulièrement à modifier son programme d'activités en cours de journée, pour voir des amis notamment. Elle dispose pleinement d'une automobile.

Dans ces deux cas, la motilité est optimisée: les accès ont été choisis, les compétences en prise avec le mode de vie et l'appropriation des possibilités à travers des projets est très ouverte et complète. Si tout le potentiel constitué par la motilité n'est pas transformé en déplacements (certaines compétences et certains accès ne sont pas utilisés), les déplacements

réalisés sont largement convergents avec ce que souhaitent ces deux femmes, qui se décrivent comme étant très libres. Il est en fait très difficile de dire laquelle des deux a la plus grande aptitude au déplacement. Leur motilité est importante dans les deux cas, mais elle est incommensurable.

De plus, à y regarder de près, la forte motilité de ces deux personnes est tout à fait ambivalente, pour deux raisons.

Ces deux personnes accordent beaucoup d'importance à leur carrière professionnelle. Dans la mesure où la mobilité est bien souvent une exigence des employeurs à l'égard de leurs cadres, se doter d'un champ du possible étendu en matière de mobilité est d'une certaine manière une obligation pour qui veut faire carrière. De plus, compte tenu de programmes d'activités verrouillés par leur carrière professionnelle, la congruence entre motilité et déplacement est le seul degré de liberté dont disposent ces personnes dans la conduite de leur vie. La recherche de qualité sensorielle des trajets de la vie quotidienne prend sens par rapport à des programmes d'activités chargés. C'est une manière de souffler, un espace de liberté dans la vie quotidienne. De même, l'ouverture aux opportunités dont est porteuse la seconde femme est à bien des égards un état d'esprit permettant de retrouver sa liberté dans une situation complexe où se mêlent les sphères d'activités.

La « liberté » apparente des répondants très mobiles renvoie à des arbitrages dans la conduite de vie. Le degré élevé de congruence entre la motilité et la mobilité est souvent le résultat des priorités des interviewés et de processus d'allocation de leurs ressources en fonction de ces priorités : certains se dotent de « liberté » dans leurs déplacements alors que d'autres utilisent leurs marges de manœuvre autrement. Cela ne signifie pas que ceux qui placent leurs marges de manœuvre ailleurs disposent d'un degré de liberté moindre.

Outre l'intérêt qu'il peut y avoir à différencier déplacements et mobilité, cet exemple illustre parfaitement l'ambivalence de la mobilité en termes de liberté. Il rejoint d'ailleurs les résultats d'autres recherches, à l'instar de celle de Montulet (1998). Les personnes très mobiles, c'est-à-dire qui réalisent une grande diversité de déplacements impliquant des changements de rôles, sont généralement prises dans une dynamique de carrière professionnelle. Il ressort des deux entretiens présentés que ceux qui font le plus grand usage des potentiels de vitesse placent souvent le travail au cœur de leur existence. Leur forte mobilité est souvent une réponse plus ou moins directe à la flexibilité exigée par les entreprises à leur personnel.

Les formes de mobilité les plus connexes et réversibles apparaissent davantage comme une soumission que comme une échappatoire. Ces formes

sont le plus souvent le résultat d'arbitrages entre les sphères professionnelles et familiales. Il apparaît donc que les déplacements rapides et lointains sont un passage obligé pour l'insertion sociale. Ces formes de déplacements sont en effet de plus en plus une nécessité pour combiner les différentes sphères de la vie sociale. Rendues possibles par la technologie, elles ont certes libéré de certaines contraintes de la vie quotidienne, mais en ont créé de nouvelles. En permettant de combiner et de concilier ce qui était autrefois inconciliable, elles ont élargi les possibilités qui s'offrent à un acteur, mais en même temps elles le rendent dépendant. Ainsi, parmi les personnes qui exploitent le plus les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques, nombreuses sont celles qui mènent une vie quotidienne verrouillée par des contraintes multiples et qui sont donc obligées de se déplacer vite et loin. Lorsqu'elles en ont le choix, la plupart de ces personnes se déplacent dans la proximité, appréciant en particulier la flânerie. Le nombre de kilomètres parcourus et la rapidité du déplacement sont donc un mauvais indicateur de cette liberté. Les déplacements les plus « libres » sont souvent lents et proches, mais offrant une grande qualité de temps.

Sur la base de ces considérations, plusieurs auteurs ont cherché à opérationnaliser la motilité pour la recherche qualitative sur des objets précis comme l'appropriation des temps de déplacement (Vincent-Geslin et Kaufmann 2012), les usages du temps dans des stations de métro (Tillous 2009) ou les inégalités sociales (Maksim 2011). Des opérationnalisations quantitatives de la motilité ont également été réalisées, dans le cadre du programme de recherche européen « Job Mobilities and Family Lives in Europe » (Kaufmann, Viry, Widmer 2009), puis pour analyser les liens entre pratiques de déplacement et spatialisation des réseaux sociaux (Viry 2011), et enfin dans le cadre d'une enquête sur les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales à Santiago du Chili (Witter 2012). Si elles restent exploratoires dans la mesure où elles n'ont pas encore débouché sur l'adoption d'une méthodologie validée de mesure, elles mettent en évidence plusieurs types d'aptitudes à se mouvoir, types qui sont différenciés à la fois en termes sociaux et spatiaux, mais qui sont assez faiblement associés au revenu et au niveau d'éducation.

2.6 Conclusion

Comme je le relevais dans l'avant-propos de ce livre, dans les années 1920 déjà, Robert Park déclarait que « l'homme doué de locomotion » est l'objet de la sociologie urbaine. L'idée n'est donc pas nouvelle, mais elle a été laiss-

sée en jachère très longtemps. L'importance de la mobilité en sociologie urbaine a été ignorée jusque dans les années 1970, où elle va ressurgir progressivement. Cette redécouverte récente s'accompagne d'une multitude de travaux sur la mobilité, souvent de portée très générale et théorique.

Dans ce chapitre, j'ai pris au sérieux l'idée de Park en considérant la mobilité comme un phénomène social total, ce qui permet de poser l'analyse des mobilités comme un révélateur de la composition et des transformations de la ville et du territoire. Cette posture implique de considérer la mobilité comme un outil, qu'il s'agit de définir et de dimensionner avec précision, afin d'être en mesure de lire à travers lui une ville ou un territoire. Dans cette optique, j'ai proposé une conceptualisation de la mobilité comme relevant à la fois du franchissement et du changement, et dont les manifestations s'organisent autour du champ des possibles offert par un territoire, les aptitudes à se mouvoir des acteurs et de leurs déplacements. Ces trois dimensions font système, mais pas de façon mécaniste : un champ du possible offrant des réseaux très efficaces, dont l'accès est démocratisé, n'entraîne pas mécaniquement une appropriation ou des usages donnés ; de même, une motilité très développée dans une population peut servir à s'ancrer fortement dans un territoire plutôt qu'à changer de statut. Une population qui se déplace beaucoup n'a pas nécessairement un champ des possibles très favorable aux déplacements... L'intérêt de ce modèle réside dans le fait qu'il permet de travailler sur les relations entretenues entre le champ des possibles, la motilité et les déplacements tout en plaçant les acteurs et leurs contraintes, aspirations et aptitudes au centre de la démarche de recherche, et donc d'aborder le phénomène urbain à travers cette lunette.



Décrire la ville à partir de la mobilité

3.1 Introduction

En première approche, la ville peut être définie de façon très schématique et générale comme la rencontre de la densité et de la diversité (Lévy 1999). Par densité, on entendra la densité bâtie et son étendue, mais aussi la densité humaine. Par diversité, on considère la substance de la ville, soit l'ensemble des fonctions présentes dans un territoire donné, mais aussi la population qui y réside ou s'y rend, ainsi que les morphologies du bâti, des espaces publics et des réseaux techniques et territoriaux, ainsi que les services urbains. Cette définition minimaliste et consensuelle va constituer le point de départ de ce chapitre. La diversité et la densité propres à chaque ville peuvent être considérées comme le résultat de l'agencement des morphologies, des fonctions et des modes de vie, soit des trois ingrédients que nous avons identifiés comme centraux dans la transformation des dynamiques urbaines actuelles.

La disparition progressive de l'organisation du territoire entre villes et campagnes au profit de l'avènement de l'urbain, peut être comprise comme un changement dans les liens qui unissent les centralités fonctionnelles, les morphologies urbaines et les modes de vies, sous l'impulsion de la multiplication et surtout de la diversification des vitesses possibles de déplacement. La motilité est dès lors au centre des capacités dont doit disposer un acteur

pour réaliser ses projets dans l'univers d'«hyperchoix» qui résulte de la multiplication et de la diversification des vitesses possibles de déplacement (Ascher 1995). Approfondir cette piste permet de discuter le fait qu'une conurbation peut être plus ou moins douée de mobilité (au sens où nous avons défini la motilité, c'est-à-dire par rapport au changement), et ainsi «faire» plus ou moins ville, au sens de faire société, c'est-à-dire de *tenir ensemble*.

L'agencement du triptyque centralités fonctionnelles/morphologies urbaines/modes de vie, et sa transformation dans le temps dépendent directement de la motilité de l'ensemble des acteurs urbains et du potentiel d'accueil des territoires urbains à leurs projets. In fine, tout territoire et donc toute agglomération urbaine, peuvent être pensés à partir de la mobilité des acteurs, soit le résultat de l'ajustement entre les motilités des différents acteurs individuels et collectifs, et le potentiel d'accueil que rencontrent ces motilités dans le territoire.

Travailler avec cette approche implique d'avoir défini les contours de la notion de territoire, puis d'avoir précisé les modalités de sa constitution progressive, et enfin d'avoir identifié les ingrédients qui font que certains territoires font ville. Telle est l'ambition de ce chapitre, qui débouche sur la proposition d'une approche analytique de la ville contemporaine. La ville ne s'est pas dissoute dans l'urbain : à partir d'une analyse des motilités de ses acteurs et de leurs effets territoriaux, elle peut être retrouvée.¹

3.2 Définir le territoire

Dans la perspective que nous avons tracée, le territoire est produit par la rencontre de la motilité de l'ensemble des acteurs impliqués dans un territoire et l'hospitalité qu'elles rencontrent dans l'espace (Pattaroni et Kaufmann 2011).

Le territoire est en lien avec le déploiement dans le temps et l'espace des activités humaines, il n'est donc pas le simple «réceptacle» passif des activités qui y sont déployées. Il constitue au contraire, par son aménagement, le support d'une activité située. La notion d'activité située est essentielle pour sortir des approches sociologiques trop marquées par la seule analyse des «rapports de force» et des luttes pour l'appropriation «symbolique» d'un territoire. Elle invite en particulier à considérer l'environnement

¹ Les discussions présentées dans ce chapitre à propos du territoire sont en partie reprises d'un texte rédigé avec Luca Pattaroni en 2011 (Pattaroni et Kaufmann 2011).

comme offrant des «prises» pour le déploiement de différentes activités (Gibson 1979; Jensen 2013). Cette rencontre se construit par un double mouvement d'activation de la motilité par l'intermédiaire des possibilités offertes par un territoire et par l'acquisition de motilité grâce aux prises offertes par un territoire.

C'est à partir de l'ensemble des objets qui équipent un contexte que l'on peut rendre compte de la formation d'un territoire autour des activités humaines. En mettant l'accent sur ce travail d'équipement, on rejoint dans un premier temps les analyses invitant à considérer le territoire comme une zone délimitée – matériellement et symboliquement – ayant fait l'objet d'un processus d'appropriation. Cette analyse considère le territoire comme «un espace à métrique topographique», c'est-à-dire délimité et comprenant un «dedans» et un «dehors» (Lévy 2003). Dans cette perspective, le territoire est soigneusement distingué du réseau, les deux étant considérés comme des modalités distinctes d'organisation de l'espace. Cette approche demande cependant à être dépassée.

Plus précisément, les remarques qui précèdent invitent à soumettre la notion de contexte à une enquête rigoureuse afin de mettre à jour la diversité des entités qu'elle recouvre. La notion de contexte sert généralement à énumérer les différents éléments extérieurs aux personnes susceptibles de les aider à trouver les moyens d'exister. Les éléments ainsi énumérés sont souvent très disparates et il n'est pas évident que l'on puisse les déterminer au préalable de manière statique. Comme nous l'enseignent les analyses portant sur la dynamique de constitution des «problèmes publics» et des «mobilisations collectives», ce n'est que dans le cours d'une activité que se révèlent les éléments qui constituent le contexte pertinent de cette activité. De la même manière qu'un territoire se constitue au fur et à mesure que s'y déploient les conditions propices à la poursuite de certaines activités, le contexte prend sens dans la mesure où il est engagé d'une manière qui fait ressortir ses traits pertinents.

Il faut donc considérer la dynamique de production et d'usage des différentes «ressources» propres à un contexte pour l'action. Saisir cette dynamique amène à considérer les interactions entre les ressources: il faut considérer qu'elles n'existent pas en tant que telles comme «asset» mais que c'est uniquement dans le cadre d'un usage donné qu'ils le deviennent (Rapoport 2005). Il n'y a pas d'un côté un contexte donné et, de l'autre, des acteurs, mais un ensemble de processus qui vont déboucher sur les activités qui donnent forme à des projets ou à l'activation de la motilité.

Si le contexte ne peut pas être considéré comme un ensemble d'éléments «prêts à l'emploi» s'offrant à une «utilisation fonctionnelle», il est

nécessaire d'identifier les conditions sous lesquelles les acteurs peuvent agir de manière stratégique. En effet, il existe indéniablement des moments où les personnes mettent en place des plans d'action et effectuent des choix délibérés dans l'usage de certains biens dont ils disposent (Pattaroni et Togni 2009). Néanmoins, la mise en œuvre de certains peut difficilement être décrite dans les termes d'une stratégie. En effet, une telle analyse suppose que l'acteur est capable d'établir un rapport très spécifique aux entités dont il fait usage et une part importante des actions se déployant dans le cadre des relations sociales ne correspond pas à un tel schéma (Breviglieri 2002). Par exemple, de nombreuses actions relatives aux relations sociales relèvent d'exigences de réciprocité qui ne se prêtent pas à la planification de la même manière que l'on ferait avec de l'argent mis en réserve. De même, une partie de notre rapport à l'environnement s'établit dans des relations de familiarité qui ne relèvent pas non plus des formats propices à l'action stratégique (Thévenot 2006).

Chaque activité suppose ainsi à la fois une mise en forme de l'environnement et des personnes qui agissent. Ainsi, pour pouvoir agir d'une manière que l'on peut décrire comme «rationnelle et fonctionnelle», il faut à la fois qu'il existe des repères calculables (différents prix, des horaires, etc.) et que l'on soit en présence d'un «individu autonome», c'est-à-dire d'une personne capable de manipuler ce genre d'informations (Pattaroni 2006). Par exemple, la capacité d'une personne à minimiser ses temps de déplacements dépend à la fois de l'existence d'un réseau de transport exploité en vue d'assurer des déplacements efficaces (rapidité, débit, etc.), des compétences dont elle dispose pour se saisir des prises qu'offrent ces équipements (aisance dans la signalétique, aptitude à lire des horaires, rapidité motrice, etc.) et de son appropriation du temps de déplacement pour qu'il soit conçu comme devant être minimisé.

L'ensemble des équipements urbains visant l'efficacité des déplacements et de la coordination des personnes dans la ville, dessine le territoire «fonctionnel» de la ville. À côté de ce territoire – ou plutôt entremêlé à lui –, il existe d'autres territoires. Toujours dans le registre de la mobilité, on peut évoquer le territoire familial, c'est-à-dire celui que l'on parcourt sans penser, guidé par cette connaissance singulière de l'environnement que notre corps acquiert au fil du temps. On peut aussi évoquer, à l'inverse, le territoire de l'exploration, celui que l'on parcourt à la recherche de l'étrangeté des lieux.

Les considérations qui viennent d'être développées sur l'action invitent à dépasser la définition du territoire comme une seule zone délimitée. Dans le sillage des travaux de Gilles Deleuze et Felix Guattari (1980), le terri-

toire peut également être vu comme réticulaire ou même rhizomique. Le territoire est alors défini comme un « agencement de ressources matérielles et symboliques capable de structurer les conditions pratiques de l'existence d'un individu ou d'un collectif social » (Debardieux 2003). La question de la continuité spatiale devient secondaire et le réseau peut être traité sur le même plan que le territoire classique, chacun renvoyant à des modalités différentes de contrôle et d'agencement des entités qui composent le territoire.

Cette seconde approche est plus riche par rapport à notre objet car elle permet d'aborder les relations entre l'espace, les frontières et les sociétés, car elle admet la coexistence des différentes espèces d'espaces discutées dans le chapitre 1 et la pluralité.

En poursuivant cette idée, on peut dire que tout territoire lie d'un côté l'action – ce que font les personnes – et de l'autre les dispositifs qui servent à agencer la vie collective. Le territoire participe ainsi de l'organisation politique de nos sociétés.

Aujourd'hui, les agencements spatiaux autour d'une activité donnée n'ont donc pas cessé mais, comme il a été suggéré, les échelles pertinentes varient et s'entrelacent. Plus précisément elles concernent quatre dimensions (Pattaroni et Kaufmann 2011) :

- Le territoire fonctionnel de la ville qui relie les éléments nécessaires à la bonne fonctionnalité du logement (installations électriques, sanitaires, etc.). Les questions du standard et de l'expertise sont ici essentielles et l'échelle en jeu dépasse souvent même celle de la ville (pour l'électricité par exemple). Adossé à ce territoire, on trouve des usagers de services, des utilisateurs des différents dispositifs fonctionnels, ainsi que des professionnels nécessaires à leur développement et entretien.
- Le territoire marchand. À côté de ce territoire fonctionnel – ou plutôt mêlé à lui – se construit un territoire marchand. Ici les réseaux convoqués sont ceux où se fixent les prix du terrain et de la construction ainsi que ceux où se délimitent juridiquement les échanges de parcelles immobilières. Il s'accompagne de promoteurs soucieux de maximiser leurs bénéfices, de clients soucieux de leurs intérêts et encore de logements présentés comme des objets marchands (dotés d'un prix, susceptibles d'être loués ou vendus).
- Le territoire de la sociabilité concerne les espaces dans lesquels se déroulent les relations. Ici les réseaux sont plus courts et varient de personnes en personnes. Ils regroupent les lieux où la personne peut se retirer pour aller à son rythme et ceux où elle rencontre des personnes familières.
- Le territoire familial s'étend à l'ensemble des espaces habituels de la vie quotidienne. Il renvoie à la sécurité ontologique (Breviglieri 2002). Il est essentiel

pour comprendre le parcours des personnes résidant en de multiples endroits (pendulaires de longue distance, migrants saisonniers, *homeless*, etc.), car la question de la production du logement en ces divers endroits trouve une unité à travers le territoire familial, puisque c'est à travers celui-ci que la personne fonde son ancrage dans le monde et trouve les fondements de son maintien de soi.

Nous sommes ici au cœur de la question des potentiels d'accueil procurés par un territoire à des projets plus ou moins diversifiés. Les quatre dimensions du territoire peuvent être saisies comme la rencontre entre l'activation de la motilité sous forme de déplacements et l'hospitalité qu'ils rencontrent dans le territoire. Les transformations qu'a connues le territoire depuis une cinquantaine d'années en Europe, et que nous avons évoquées jusqu'à présent comme étant le résultat de nouveaux agencements possibles entre modes de vie, morphologies et centralités fonctionnelles, peuvent être approfondies à l'aide de la conception du territoire qui vient d'être développée, tant à partir des acteurs, soit la motilité et sa traduction dans le temps et l'espace, qu'à partir du potentiel d'accueil. C'est ce que nous allons maintenant explorer.

3.3 La motilité des acteurs et sa traduction dans le temps et l'espace

La motilité met en scène la diversité des possibles en matière de relation entre le franchissement de l'espace géographique et le changement social, nous l'avons vu au chapitre 2. Cette diversité s'est accrue ces dernières décennies sous l'impulsion de l'accroissement des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de communication et de transport et de leur accès bon marché. Il faut cependant se garder d'une analyse déterministe, le fait qu'une possibilité technique existe n'entraîne pas mécaniquement son utilisation, plus fondamentalement même, la description de pratiques spatio-temporelles ne révèle pas les motivations qui les sous-tendent.

Ainsi, un pendulaire de longue distance, qui travaille à 80 kilomètres de son domicile et s'y rend tous les jours en train est un sédentaire sur le plan résidentiel, mais un sédentaire qui se déplace beaucoup. Sa motilité est fortement tournée vers le déplacement, plus que vers la mobilité, mais il pourrait utiliser les systèmes de transports différemment. Autre exemple, mais pour un acteur collectif, une entreprise dont la stratégie de développement consiste à élargir ses débouchés pour des produits existants, soit une straté-

gie typique du secteur de l'automobile depuis une quinzaine d'années avec les pays émergents. Ici aussi, la motilité de l'entreprise consiste à se déplacer, à étendre spatialement ses marchés plus qu'à transformer ses produits. Sa stratégie est donc davantage une stratégie de déplacement qu'une stratégie de mobilité. Ici aussi, elle n'est pas dictée par les possibilités offertes par les transports. D'autres stratégies sont possibles.

Au chapitre de l'étendue des possibilités d'appropriation d'un système technique, on peut aussi citer des exemples de motilités tournées vers la mobilité. Un ménage familial qui choisi d'habiter en centre-ville, pour pouvoir s'approprier une grande diversité de services et d'équipements de proximité, a fondamentalement une motilité qui vise la mobilité. De la même manière, une entreprise dont la stratégie de développement consiste à faire évoluer ses produits par l'innovation fait de même. Dans les deux cas, l'utilisation de la vitesse de transport ne sert pas à s'échapper, mais au contraire à investir la proximité par choix.

Les choix des acteurs en matière d'utilisation des possibilités procurées par les systèmes techniques sont décisifs pour la substance du territoire. Ce qui est à côté, ce qui se déplace et ce qui est connecté se transforment progressivement. Plus précisément, deux dimensions du rapport à l'espace et au temps président à la construction de la motilité, puis à sa traduction sous forme d'usages : l'attitude à l'égard de la connexité et l'attitude à l'égard de la réversibilité.

L'utilisation généralisée des moyens de télécommunication et de transports motorisés a conduit à un développement de l'insertion sociale par *connexité*, c'est-à-dire par franchissement des distances spatiales via une médiation technique. L'attitude dominante des acteurs a été de se saisir de cette possibilité. La connexité signe le passage d'une insertion sociale fondée sur la différenciation des espaces et des temps à un modèle plus « mélangé » (Lévy 1999 ; Robinson 2006 ; Cingolani 2012). Elle est intimement reliée à l'accroissement des distances parcourues au quotidien et l'« archipelisation » des modes de vie qui en résulte. Jusque dans les années 1960, les sociétés modernes étaient marquées par la séparation des fonctions dans l'espace social (division sexuelle du travail, primat de la catégorie socioprofessionnelle dans l'identité) et spatial (différenciation spatiale des activités), changer de rôle impliquait généralement de changer de lieu. Ce modèle s'est maintenant estompé pour laisser place à une superposition spatiale et temporelle accrue des rôles (Larsen *et al.* 2005). Nombreuses sont les personnes qui utilisent les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques de transport et de communication pour multiplier le nombre et la vitesse de succession des sphères d'activités dans

la vie quotidienne. Ainsi, par exemple, le logement est-il désormais non seulement investi comme espace domestique et familial, mais de plus en plus souvent comme espace de loisir (vidéo, TV, internet) ou comme lieu de travail (grâce notamment à l'ordinateur relié à internet). Il en résulte un brouillage des sphères publiques et privées et un télescopage des temps libre et contraint. La fragmentation des sphères d'activité renvoie aussi à l'interruption d'une activité par une autre, situation de plus en plus fréquente à l'ère du téléphone portable. Un des exemples de superposition de cet ordre les plus significatifs est sans doute le développement de la surveillance vidéo dans les crèches aux Etats-Unis, qui fait que les parents peuvent en tout temps voir leur enfant, via internet, depuis chez elles ou leur lieu de travail.

La connexité produit de nouvelles proximités dans des lieux offrant à la fois de très bons accès par les moyens de transport, des possibilités d'appropriations multiples et des qualités ergonomiques intrinsèques. La connexité se construit spatialement dans le proche et le lointain, ou plus précisément dans le logement par l'intermédiaire de l'utilisation des technologies de l'information et dans les lieux rapprochés temporellement par la vitesse du transport.

L'effet de l'utilisation des moyens de communication et de transport motorisé conduit aussi à une *réversibilisation*² des déplacements et de la mobilité. L'attitude dominante des acteurs a été, comme pour la connexité, de se saisir très largement de cette possibilité. Les moyens de transport et de communication sont ainsi souvent utilisés pour annuler au maximum les effets des déplacements sur la vie sociale, donc d'une certaine manière, d'être le moins mobile possible.

Notons tout d'abord la substitution des formes de déplacement les plus irréversibles (migration, déménagement) vers des formes plus réversibles (mobilité quotidienne, voyage). C'est par exemple le cas de l'usage des

² Pour qualifier la nature et l'intensité de la mobilité résultant des déplacements, nous aurons recours à la notion de réversibilité (Bourdin 2005). La mobilité et la communication à distance contemporaines se caractérisent par le franchissement d'une quantité d'espace importante dans des temporalités courtes. Elles sont donc *a priori* caractérisées par la réversibilité. Si l'idée de réversibilité implique le retour à un état antérieur, il renvoie surtout à la nature et l'intensité du changement d'un état de départ vers un autre état (Pradel 2013), qui est cependant par définition différent de l'état de départ, car la réversibilité pure, soit le retour complet à l'état *ex-ante* n'existe pas (Lefebvre, 1992). La réversibilité appliquée à la mobilité implique donc le changement et le franchissement et s'oppose à l'irréversibilité et la permanence figée (Pradel 2013).



Dakar 2009 - Jérôme Chenal

potentiels de vitesse procurés par les transports rapides pour vivre loin de son lieu de travail et éviter de déménager (Schneider *et al.* 2002) ou les différentes formes de multirésidentialité déjà évoquées lorsque la distance n'est malgré tout pas annulable au quotidien (Meissonnier 2001). Cette substitution traduit une transformation des temporalités spatio-temporelles du long terme vers le court terme. Surtout, elle correspond à une modification de l'impact des déplacements sur les relations sociales. En voyageant plutôt qu'en migrant, en pendulant plutôt qu'en déménageant, les réseaux et ancrages sociaux peuvent être plus facilement maintenus. Les recherches sur la mobilité mettent également en exergue une réversibilisation des différentes formes de mobilité elles-mêmes. Davantage que par le passé, il est possible d'annuler les impacts de la distance. Par exemple, des immigrants peuvent rester en contact avec leur ville d'origine, leur famille ou leurs amis par l'intermédiaire d'internet, du téléphone ou de la messagerie électronique (Kesselring 2005). Ainsi, migrer n'implique plus une coupure nette, d'autant plus que les moyens de transport rapides permettent facilement de rendre visite au migrant ou à ce dernier de voyager. De la même manière, un déménagement s'accompagne de plus en plus souvent d'habitudes gardées dans l'ancien quartier de résidence, ce qui permet de ne pas totalement déménager... La réversibilisation concerne également les temps de déplacement eux-mêmes, qui sont de plus en plus utilisés comme des temps sociaux à part entière dans lesquels se logent de multiples activités de loisirs et de travail.

Le caractère plus ou moins connexe et le degré de réversibilité permettent de qualifier la motilité en termes de *déplacements* et de *mobilités*. La littérature scientifique, même si elle est encore peu abondante sur le sujet, indique que la connexité et la réversibilité redessinent des rapports à l'espace très différenciés, rapports qui se construisent à partir de mobilités qui visent le déplacement ou la mobilité.

Au niveau des personnes, ceci conduit par exemple à identifier trois logiques de constitution spatiale des réseaux sociaux.

- Une logique où le maintien d'une insertion sociale fortement ancrée localement s'accompagne d'une motilité visant à annuler le plus possible les effets des déplacements sur l'insertion sociale. Ce premier comportement conduit à une grande sédentarité résidentielle et des pratiques d'«hyperdéplacements» quotidiens (Schneider *et al.* 2002; Meissonnier 2001). Dans ce premier cas de figure, le réseau social ne s'enrichit que très marginalement au fil des expériences de déplacement. La connexité est utilisée pour réversibiliser l'espace et limiter la mobilité. L'acteur cherche en fait à rendre ses mouvements les plus neutres possibles par rapport à son insertion sociale.

- Une logique réursive où chaque expérience de déplacement enrichit le réseau social de l'acteur considéré par agrégation et donc change l'acteur. L'ancrage social est dès lors spatialement multiple. La motilité est alors essentiellement dirigée vers une capacité à tisser de nouvelles relations lors de déplacements et de les maintenir malgré la distance spatiale, et de rester en contact grâce aux possibilités permises par les systèmes de communication (Kennedy 2004; Kesselring 2005). La logique est ici inverse par rapport au premier cas de figure : les possibilités de connexité et de réversibilité servent à la fois à être mobile en faisant évoluer son réseau social et à se déplacer pour maintenir d'anciennes relations, donc bouger pour ne pas trop changer son tissu de relations sociales.
- Une logique où chaque mouvement dans l'espace s'accompagne d'une re-composition spatiale du réseau social avec abandon progressif du réseau antérieur. La motilité mobilisée est alors une capacité à se déraciner et se ré-ancrer ailleurs (Tarrus 2001). Les formes de déplacements privilégiées sont dès lors la mobilité résidentielle ou la migration, soit des mouvements définitifs. Dans le dernier cas de figure, la connexité et la réversibilité sont d'une certaine manière refusées et l'adéquation entre le mouvement et la mobilité est totale. Le franchissement de l'espace géographique est ici nécessairement mobilité.

Concernant les attitudes face à la connexité et à la réversibilité, il est important de relever que dans les motivations des acteurs à pratiquer certaines formes de déplacements plutôt que d'autres, les marges de manœuvres sont souvent assez étroites. En plaçant ce constat au centre de notre approche, nous nous tenons à distance des théories de la fluidification radicale des sociétés occidentales qui deviendraient a-stratifiées et ne fonctionneraient plus alors que sur un mode individualiste et selon des modalités binaires inclusion/exclusion³.

Les différentes motilités produisent des villes et des urbanités différentes car elles définissent en particulier la densité et la diversité du territoire. Il convient cependant de se garder d'une vision unilatérale de ce que produisent ces formes de motilité sur le territoire, qui associeraient le déplacement à faible mobilité à quelque chose d'antiurbain et le déplacement à forte mobilité à l'urbanité par excellence. Fondamentalement, le degré de mobilité procuré par un déplacement est ambivalent du point de vue de son effet territorial. Deux aspects méritent quelques commentaires à ce propos.

³ Sur ce point, nous pensons en particulier aux travaux de Bauman 2000 ou Rifkin 2000.

Mentionnons que, bien souvent, les déplacements à forte mobilité et les déplacements à faible mobilité se combinent plus qu'ils ne s'excluent. Pour reprendre l'exemple de la pendularité de longue distance, on peut tout à fait réaliser quotidiennement des grands déplacements à faible mobilité pour continuer à résider dans un quartier urbain central pour la diversité qu'il procure et ainsi pouvoir bénéficier du rapport à l'altérité.

Notons aussi que les projets de mobilité ou de déplacement sont susceptibles d'être favorisés ou au contraire contrariés par l'accueil qu'ils rencontrent dans un territoire. Ce point est essentiel : un territoire, produit par la matérialisation des actions successives qui y ont été menées par les acteurs individuels et collectifs, publics et privés, n'est pas un réceptacle neutre.

3.4 Le potentiel d'accueil comme réceptacle en transformation perpétuelle

Ce qui définit l'étendue et l'ouverture du potentiel d'accueil d'un territoire à une motilité renvoie largement aux dispositifs matériels qui les encadrent. Et de la même manière, la motilité s'acquiert à travers ces mêmes dispositifs matériels. Toute action est en effet située, et suppose que l'environnement offre des prises permettant de la réaliser (Gibson 1979).

Les artefacts matériels sont importants dans le potentiel d'accueil procuré par un territoire à des projets, mais aussi, plus fondamentalement encore, ils agissent sur l'émergence et la définition des projets des acteurs. Reconnaître que la diversité des formes urbaines, de leur esthétique, de leur ambiance, de la manière dont elles sont habitées, de leur prix, etc., définit le potentiel d'accueil d'un territoire est une évidence. 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 déplacement. Les aménités culturelles, sportives, économiques sont aussi de nature à définir le potentiel d'accueil de projets.

Mais nous aimerions aller plus loin en avançant que l'impact de l'ensemble des artefacts matériels qui constituent l'armature des quatre dimensions du territoire, agit sur la présence même, aussi bien que sur la nature, des projets. La présence en pleine ville de friches industrielles, ou de nombreux anciens ateliers désaffectés, est de nature à stimuler les projets de réappropriation. La possibilité de vivre sans voiture grâce à l'excellence des transports publics contribue à rendre ce mode de vie désirable et donc à l'adopter. La présence de nombreuses salles de spectacle va contribuer

à faire naître des projets de festival. On pourrait multiplier les exemples.

Cette observation a pour conséquence que tous les projets ne peuvent se loger partout dans le territoire, certains lieux sont plus accueillants pour certains projets, compte tenu de leurs caractéristiques morphologiques, des lois qui les régissent, de leur accessibilité, etc.

Un champ des possibles borne les potentialités de déplacement et leur caractère plus ou moins mobiles, et d'emblée il apparaît que suivant les régions, suivant les pays, ces potentialités sont inégales. C'est évident par rapport aux infrastructures et aux services de transport. Une région centrale n'offre pas les mêmes possibilités de déplacement qu'une région périphérique, un pays du Nord qu'un pays du Sud. Surtout, les contextes n'offrent pas les mêmes possibilités d'être mobile : le marché de l'emploi, l'offre de loisirs, etc., sont assez largement différenciés à différentes échelles spatiales, allant du local au continental, en passant naturellement par le national, dont on a parfois trop eu tendance à considérer qu'il s'était dissous dans un cosmopolitisme triomphant. Il n'est sans doute pas inutile de rappeler qu'habiter Londres plutôt que Nairobi en étant respectivement britannique et kényan est radicalement différent en termes de revenu à profession équivalente, en termes de protection sociale, en termes de possibilités de carrière professionnelle, en matière de possibilités de parcourir le monde sans visa...

Relevons que le caractère plus ou moins ouvert et pluriel du contexte est lui-même localisé. Selon le pays considéré (et dans certains cas suivant les villes considérées, si l'on suit les analyses de Marc Wiel (1999)), les villes se sont développées selon des types d'urbanisation produisant un système d'opportunités et de contraintes différent. Ainsi par exemple, les familles souhaitant vivre dans une maison de ville à proximité d'un centre urbain n'auront aucune peine à trouver chaussure à leur pied en Grande-Bretagne, pays où le parc de logement se compose essentiellement de « *terraced* » et « *semi detached houses* ». A l'inverse, les ménages souhaitant habiter une maison individuelle auront plus de difficultés en Grande-Bretagne qu'en France, ce type de logement étant très onéreux. On pourrait suivre le même raisonnement pour l'usage de l'automobile. En Suisse où les réseaux de transports publics couvrent le territoire des agglomérations dans l'espace et le temps, il est plus facile de se passer d'automobile dans sa vie quotidienne qu'en France.

L'importance du potentiel d'accueil et des artefacts dans la substance d'une ville et sa dynamique urbaine ne doit pas faire oublier que l'action individuelle et collective est à l'origine des effets non attendus ou non voulus que ces projets produisent.

Les effets d'une action individuelle ou collective sur le territoire sont rarement ceux qui sont recherchés, ou plutôt, sont rarement seulement ceux recherchés. Ceci tient en particulier au fait qu'une action donnée, à un niveau donné, entraîne des actions, à d'autres niveaux. La dynamique territoriale résulte de l'ensemble de ces actions individuelles et collectives que nous conceptualisons à travers la motilité. Le territoire peut dès lors être comparé à un milieu dynamique, qui se transforme au gré des actions humaines, cette transformation modifiant le potentiel d'accueil à de nouvelles actions, et incite par ce biais la genèse des projets des acteurs.

Les agencements de la rencontre entre les motilités et le potentiel d'accueil du territoire dans ses dimensions fonctionnelle, marchande, sociale et familière peuvent dès lors être considérés comme le cœur de la dynamique territoriale.

3.5 Les agencements de la rencontre entre acteur et territoire

Focalisons-nous tout d'abord sur la manière dont se produit la rencontre entre les motilités et les potentiels d'accueil d'un territoire.

Les sciences sociales distinguent trois niveaux d'analyse, qu'il est ainsi courant d'appeler des échelles: le niveau de la personne, celui des relations interpersonnelles et celui du collectif. Longtemps, ces niveaux ont été conceptualisés par l'opposition entre le «micro» et le «macro», pourtant, cette dichotomie mérite d'être dépassée. D'une part elle écrase le niveau intermédiaire «meso», qui est précisément celui sur lequel nous travaillons dans ce livre. D'autre part, et plus fondamentalement, les niveaux sont fortement interreliés et il convient de ne pas les opposer dans la mesure où chacun d'entre eux contient une partie des deux autres. Les trois niveaux de l'action doivent ainsi être considérés comme trois approches possibles d'une société, car chacun saisi un niveau irréductible de l'expérience humaine (Thévenot 2006). Une société résulte de la manière dont ils interagissent et constituent ensemble un cadre d'action.

L'articulation des trois niveaux de l'expérience humaine, pour un acteur, est une opération délicate, une opération qui demande des compétences pointues et qui met en jeu des rapports de pouvoir et de domination. Cette articulation consiste à construire des arrangements entre les quatre dimensions du territoire qui ont été précédemment identifiées, soit le territoire familial, le territoire social, le territoire fonctionnel et le territoire marchand. Dans le monde contemporain caractérisé par la diversité des

vitesses possibles, cet exercice d'articulation est devenu une activité centrale, sinon permanente, des acteurs.

Dans l'articulation des trois niveaux, plusieurs arrangements visant à réduire les troubles et tensions sont couramment pratiqués.

La dissonance débouchant sur la résignation. Dans ce premier cas de figure, les arrangements possibles entre les quatre dimensions territoriales ne permettent que difficilement la réalisation d'un projet donné. L'acteur concerné révisé alors ses ambitions à la baisse pour sortir de cette impasse. La recherche de Cécile Vignal sur les arrangements de mobilité faisant suite à la délocalisation de la production d'une usine dans une petite ville de l'est de la France illustre bien ce premier phénomène (Vignal 2002). Si certains vivent bien les solutions multirésidentielles ou la pendularité de longue distance qu'ils ont adoptées, d'autres en revanche, abandonnent leur emploi pour garder leur ancrage local ou divorcent pour garder leur emploi. Dans les deux cas, il y a résignation par le renoncement à concilier les dimensions familiale, sociale, fonctionnelle et marchande du territoire.

Le formatage débouchant sur le conformisme. Les arrangements socialement valorisés et favorisés entre les quatre dimensions territoriales servent ici de prêt-à-porter pour effectuer ses choix. Ce deuxième processus est en particulier repérable lorsque le projet de réaliser une « bonne vie » est calé sur le modèle de réussite dominant d'une société. L'achat d'une maison individuelle lorsque l'on a une famille est un exemple sans doute emblématique de ce cas. Un tel choix est d'une part favorisé par le territoire marchand qui propose un marché de la maison unifamiliale, et il est d'autre part valorisé socialement comme un élément de la bonne vie familiale en termes de territoire des sociabilités et de territoire familial. De nombreuses familles s'y conforment pour ces raisons et non parce que cela correspond à une aspiration profonde (Kaufmann *et al.* 2001).

Le projet à « contre-courant » débouchant sur l'innovation. Dans ce troisième arrangement, il y a un refus des limites des arrangements possibles entre les quatre dimensions du territoire. C'est souvent l'énergie mise dans la recherche de nouveaux arrangements qui permet ce troisième cas de figure. La pugnacité et le temps investi pour réaliser certaines aspirations résidentielles difficiles à concrétiser en sont un bon exemple. Le projet collectif qui sous-tend l'habitat squatter à Genève en est un autre. Projet pionnier caractérisé par la volonté de repenser la privatisation du logement, il s'est institutionnalisé sous forme de partenariat avec les autorités dans les années 1990 (les contrats de confiance), puis a débouché depuis le début des années 2000 sur le développement de nouvelles formes d'habitat coopératif (Pattaroni et Togni 2009).

Les arrangements adoptés ressortent comme étant centraux dans la satisfaction des acteurs, qu'ils soient individuels ou collectifs (Schneider *et al.* 2002 ; Hofmeister 2005), et impactent par ce biais le dynamisme des acteurs.

3.6 Vers une définition provisoire de la ville

Les considérations qui précèdent permettent de proposer une définition provisoire de la ville dans le monde urbain contemporain.

Nous sommes partis du fait que c'est par l'intermédiaire de la motilité que les acteurs déploient un cadre satisfaisant à leurs projets, et compte tenu d'un certain nombre d'obligations et de contraintes dans lesquelles ils se trouvent pris. Nous avons aussi vu que leur motilité va se construire comme un arrangement entre les quatre dimensions du territoire, un arrangement se construisant à partir des aspirations des acteurs et de l'hospitalité rencontrée par ces aspirations. Cette conceptualisation dessine une vision dynamique et plurielle du lien entre l'action et le contexte.

Ce qu'il est important de retenir par rapport à la substance d'un territoire et à sa dynamique, c'est qu'un territoire offre un champ des possibles plus ou moins étendu en matière d'accueil de projets et que ce potentiel est en particulier relié aux morphologies urbaines et à tous les artefacts qui les encadrent, et en particulier les appareils législatifs, procéduraux et institutionnels.

Nos analyses permettent d'enrichir notre définition schématique et générale de la ville comme conjonction de diversité et de densité en la rendant rétroactive et donc dynamique :

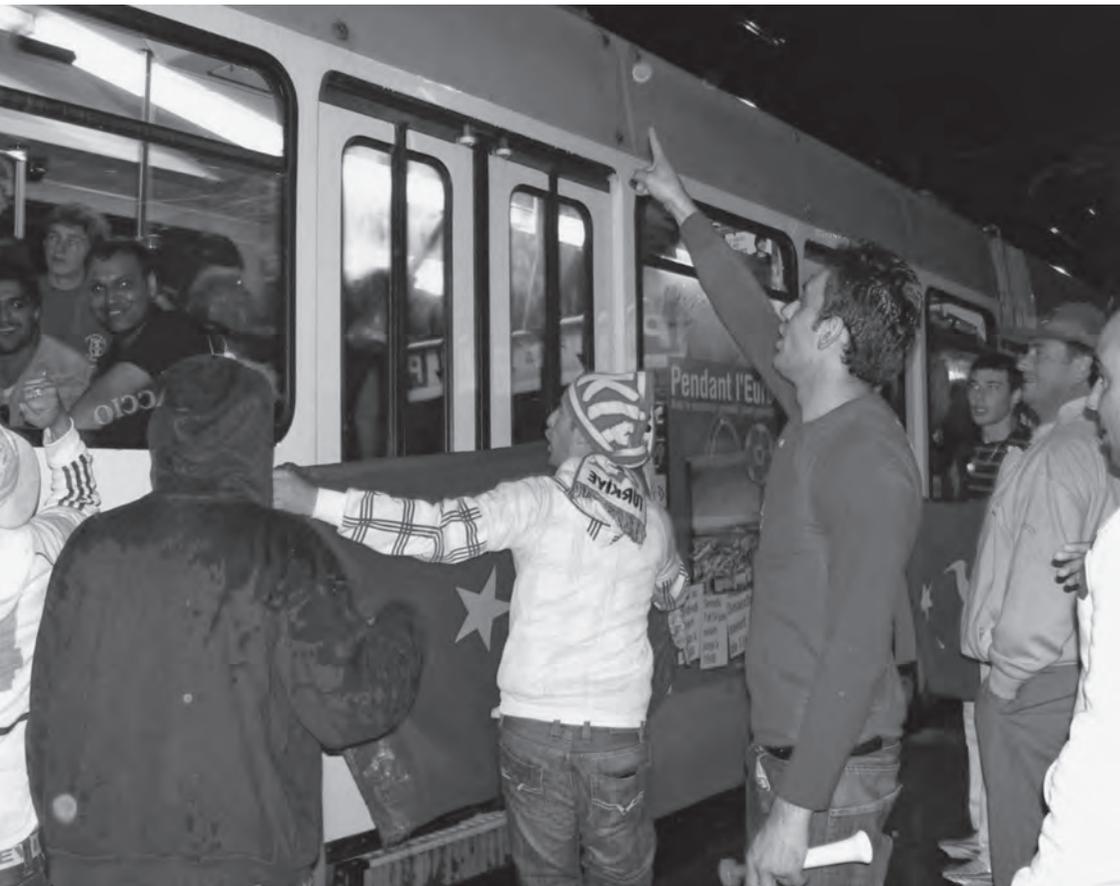
« Une ville se caractérise par sa diversité et ses densités, qui sont la matérialisation des motilités passées des acteurs et qui définissent le potentiel d'accueil de la ville aux motilités présentes. »

On peut y ajouter que l'étendue des possibilités offertes par une ville pour déployer des projets se mesure à travers les tensions et compromis que doivent consentir les acteurs, et dès lors :

- La ville est un territoire qui offre un champ du possible étendu en matière de projets et ce champ du possible est activé par les acteurs. Par la diversité des milieux sociaux, la variété des formes urbaines, le dynamisme économique, la ville est un terrain permettant de réaliser des projets différents. La diversité effective des projets qui y sont réalisés permet d'en mesurer le caractère.
- La ville est un territoire où ce qui est à côté, ce qui se déplace et ce qui est connecté s'agencent selon des modalités diversifiées, spatialement et tem-

porellement superposées. Il est possible d'y vivre dans une proximité territorialisée, de déployer des modes de vie très réticulaires, laisser une place importante à l'immédiateté. Beaucoup d'endroits offrent ces différentes possibilités, mais la ville présente la double caractéristique d'offrir un spectre très étendu de possibilités de les combiner et d'une mixité effective de ces combinaisons. Dans une ville, il est en particulier possible pour un acteur de faire coïncider spatialement les quatre dimensions du territoire que sont les territoires fonctionnel, marchand, des sociabilités et familial.

Cette définition provisoire va être testée et précisée à l'aide de données empiriques au fil des chapitres suivants, mais d'ores et déjà, elle servira de colonne vertébrale à la suite des investigations.



4

Ces mobilités individuelles qui fabriquent la ville

4.1 Introduction

Le présent chapitre est consacré à l'analyse des liens entre la motilité des personnes et l'hospitalité qu'elle rencontre dans le territoire. Le but d'un tel examen est de repérer où, quand et comment les motilités se traduisent en localisations résidentielles et en modes de vie, et sont, par ce biais, centrales dans la fabrication de la ville, du territoire et de leurs dynamiques.

Fidèle à une approche sociologique qui place en son centre la tension entre les considérations théoriques et les résultats de recherches empiriques, j'aborde ces liens par l'examen des opportunités et contraintes qui permettent d'activer la motilité. Trois questions centrales guideront ces investigations :

- Qu'est ce qui caractérise les motilités contribuant à «faire» de la ville, au sens de renforcer l'urbanité?
- Quels sont les ingrédients susceptibles d'entraver ou de favoriser des motilités tournées vers l'urbanité?
- Quelles sont les caractéristiques d'un territoire hospitalier à des motilités qui contribuent à produire de la ville?

Pour traiter ces questions, je vais me concentrer sur les liens entre le choix de localisations résidentielles et les modes de vie d'une part, et la

manière dont les personnes s'approprient les espaces qu'ils fréquentent au quotidien. «L'ancrage dans le quartier et la mobilité urbaine, loin de constituer deux modes opposés d'habiter en ville, fonctionnent de pair» relèvent Jean-Yves Authier et Jean-Pierre Lévy (2002); pourtant, dans la littérature scientifique, les analyses de la mobilité quotidienne et celles de la dynamique des parcours résidentiels restent encore trop souvent attachées à des traditions de recherche qui, au mieux, s'ignorent.

Cet examen sera basé sur cinq sets de données d'enquêtes qualitatives et quantitatives issues de recherches empiriques permettant d'esquisser des réponses aux questions qui viennent d'être posées.

Il s'agit tout d'abord de l'enquête de l'observatoire des modes de vie urbains réalisée en 2007 auprès d'un échantillon représentatif de la population de 14 villes-centres à travers le monde, soit Alexandrie, Berlin, Chicago, Londres, Los Angeles, Lyon, Mexico, New York, Paris, Pékin, Prague, Shanghai, Sydney et Tokyo (Damon 2009).

Il s'agit aussi des données d'enquêtes qualitative et quantitative, ainsi que des observations issues de la recherche sur les arbitrages en matière de choix résidentiels à Berne et Lausanne (Pattaroni *et al.* 2009; Thomas 2013).

Je mobiliserai également les données d'enquête qualitative sur les pendulaires de longue distance et les bi-résidentiels en Belgique, en France et en Suisse (Joly *et al.* 2007; Vincent et Kaufmann 2012).

Les entretiens qualitatifs concernant le rapport au temps et à l'espace dans les pôles d'échanges à Paris réalisés dans le cadre de la recherche AMEPOLES seront aussi utilisés (Kaufmann *et al.* 2009).

Enfin, je ferai appel aux deux bases de données des enquêtes quantitatives menées sur Paris, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence sur la périurbanisation, la relégation et la gentrification (Kaufmann *et al.* 2001; Pattaroni *et al.* 2012).

Le principe de l'exercice que je propose de réaliser dans ce chapitre est simple: il s'agit à la fois de tester les vertus heuristiques de l'approche théorique développée dans les chapitres précédents, et de la mettre en tension avec des résultats de recherche. Dans l'introduction de cet ouvrage, j'ai insisté sur la nécessité de concilier les théorisations et la recherche empirique en sciences sociales appliquées au phénomène urbain. Ce chapitre et les deux suivants constituent la mise en pratique de cette ambition, soit une approche qui veut se tenir à distance à la fois d'une philosophie de l'urbain et d'une approche descriptive de la transformation des villes et des territoires sans ambition compréhensive.

4.2 Cinq constats empiriques

Pour aborder les trois questions posées comme fil rouge de ce chapitre, cinq observations issues des recherches empiriques permettent cet exercice. Dans un premier temps, nous allons successivement les présenter, puis nous les discuterons par rapport aux approches théoriques de la mobilité et de la ville que nous avons esquissées respectivement aux chapitres 2 et 3.

4.2.1 La recherche de ville

La ville est recherchée pour la mobilité qu'elle procure, elle est critiquée pour les temps de déplacements qu'elle impose lorsque ceux-ci ne sont pas appropriables.

Nombre d'habitants trouvent aux villes des qualités essentielles qu'ils disent ne pas rencontrer ailleurs. La ville est un espace dense et divers qui permet la rencontre de l'altérité, de l'autre différent et plus généralement du contraste, des différences, et qui est recherchée à ce titre. Elle offre en outre des opportunités de carrière. Elle permet de voyager sans se déplacer loin. Elle permet de changer de vie grâce à l'anonymat. En bref, la ville offre de la mobilité.

Ces aspects ressortent très nettement des données de l'observatoire des modes de vie sur 14 villes-centres dans le monde (Damon 2009). Ainsi, les opportunités de mobilité y apparaissent comme un ingrédient primordial de la vie en ville. Une large majorité des habitants enquêtés apprécie la mobilité que leur procure leur ville, que celle-ci soit du Nord ou du Sud. Au-delà des résultats du sondage, un habitant de Sydney déclare : « En ville, vous n'êtes jamais très loin de l'action, de ce qui se passe ».

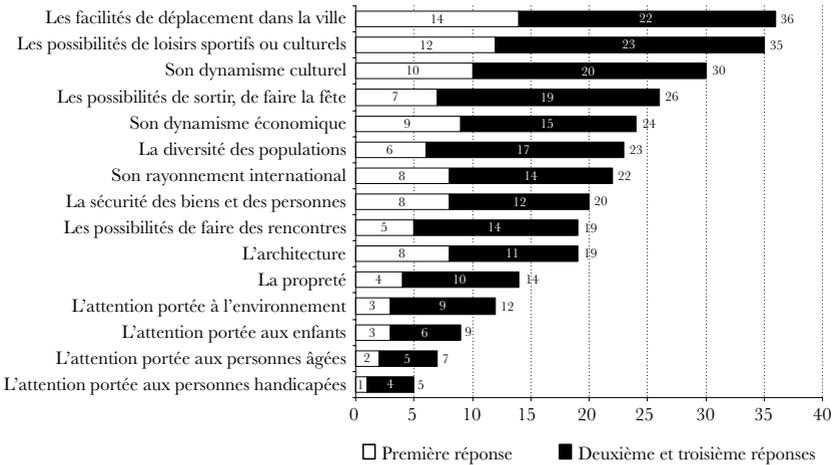
Parmi les raisons d'apprécier la ville, les six plus souvent citées par les personnes interrogées dans les 14 villes renvoient aux potentialités offertes par la ville en matière de mobilité et de déplacements. La facilité de déplacement dans la ville ressort ainsi en tête, suivie par l'offre de loisirs, la créativité culturelle, les possibilités de sorties et les fêtes, le dynamisme économique (fig. 4.1). Dans 8 villes sur 14, les facilités de déplacement campent en première place des raisons d'aimer la ville. A Berlin, sont juste mis un tout petit peu plus en avant les possibilités de loisirs culturels et sportifs. A Prague c'est l'architecture qui prime, suivie des possibilités de loisirs et du dynamisme économique. A Pékin et Shanghai, c'est d'abord le dynamisme économique qui fait aimer la ville. A Sydney ce sont les loisirs et la diversité

des populations. Alexandrie se distingue en plaçant au premier rang les possibilités de faire la fête et au dixième rang seulement les facilités de déplacement. Mais au total ce sont bien les déplacements et la mobilité qu'ils autorisent qui font apprécier la ville dans ces métropoles.

Fig. 4.1 Raisons d'appréciation de la ville.

«Qu'aimez-vous le plus dans la ville dans laquelle vous vivez?»

(% de citations sur le total des trois réponses possibles)



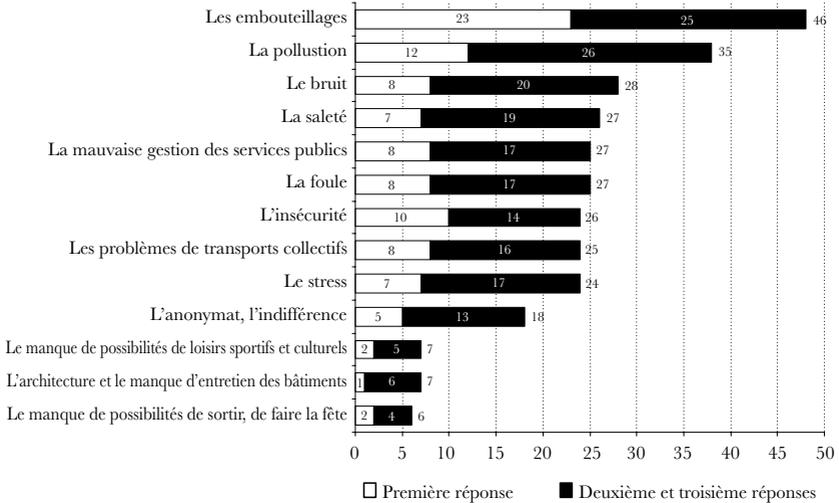
Source : Enquête IPSOS/Observatoire des modes de vie urbains, 2007 (Veolia 2008).

La même enquête permet par ailleurs de constater que, parmi les raisons de détester la ville, les embouteillages pointent en tête, suivis de la pollution et du bruit. Les problèmes de transports collectifs apparaissent explicitement en huitième position, mais les réponses qui précèdent sont partiellement liées à l'insuffisance ou à l'inadaptation du réseau de transport public (fig. 4.2). Dans toutes les villes de l'échantillon, sinon Londres (où les questions de pollution et de mauvaise gestion des services publics dominent), Berlin (où saleté et mauvaise gestion des services publics sont en tête des critiques), Paris et Lyon (où la pollution est le premier problème cité) et Mexico (où la question de l'insécurité domine), ce sont bien les embouteillages qui sont mis en avant.

Fig. 4.2 Raisons de détestation de la ville.

«Et que détestez-vous le plus dans la ville dans laquelle vous vivez ?»

(% de citations sur le total des trois réponses possibles)



Source : Enquête IPSOS/Observatoire des modes de vie urbains, 2007 (Veolia 2008).

Si les raisons d'apprécier la ville sont manifestement fortement liées à la *mobilité* au sens défini au chapitre 1, force est de constater que les raisons de ne pas l'apprécier relèvent des *déplacements*. Faut-il y voir un paradoxe, voire une contradiction ? Il y a certainement ici une part de sentiments mêlés, mais on peut aussi y lire certaines inégalités face à la mobilité : les personnes les plus exposées aux embouteillages sont les plus critiques, tandis que celles qui y sont le moins confrontées louent les libertés permises de circulation propres à la ville. On doit y voir aussi la confirmation de l'importance de la distinction entre la mobilité et le déplacement. Dans les 14 villes étudiées en effet, les déplacements en automobile et en transports publics sont considérés comme des obstacles à la vie urbaine, car ils mettent les personnes dans des situations où il n'est que peu possible de saisir les opportunités de mobilité que la ville procure. En conduisant en ville, on ne peut pas facilement s'arrêter, depuis le bus on ne peut s'approprier les services et équipements visibles dans la rue. De plus, bien souvent, les conditions de confort y limitent les activités réalisables. Cette situation est source d'ennui, d'autant plus lorsque les temps de déplacement sont longs.

4.2.2 La diversité de la qualité de vie

Au-delà d'une aspiration à la mobilité, les qualités de vie recherchées en ville s'avèrent diversifiées et peuvent être considérées comme une émanation des modes de vie résidentiels.

Les possibilités de mobilité apparaissent comme une qualité essentielle du potentiel d'accueil propre à un territoire, elles sont une qualité centrale de la ville indique la recherche menée sur les arbitrages en matière de choix résidentiels à Berne et Lausanne. Si ce premier constat confirme la pertinence conceptuelle de différencier les déplacements de la mobilité, il ne dit pas encore si cette recherche de mobilité est généralisée dans la population et comment elle se décline en fonction des modes de vie. C'est ce que nous allons maintenant analyser à partir des données d'enquête qualitative et quantitative sur les familles à Berne et Lausanne (Pattaroni 2009)¹.

La recherche traite notamment des relations entre les choix résidentiels et les modes de vie. Elle montre qu'il n'est pas pertinent de séparer les choix de localisation résidentielle et les pratiques de la vie quotidienne. La localisation résidentielle est en effet largement associée à la recherche d'un environnement procurant des potentiels d'accueil particuliers. Les possibilités offertes par un contexte donné en matière de déplacement et de mobilité attirent des personnes porteuses de motilités congruentes avec ces possibilités. Pour rendre compte de ces agencements entre territoire et motilité, nous avons proposé avec Luca Pattaroni et Marie-Paule Thomas la notion de modes de vie résidentiels (Pattaroni *et al.* 2009) que nous définissons comme la composition dans le temps et l'espace, de l'ensemble des activités et expériences qui donnent sens à la vie d'une personne. Cette approche s'inspire notamment des travaux allemand sur la « conduite » de la vie quotidienne (Jurczyk 1998, Kudera et Voss 2000). L'idée centrale est qu'il n'y a pas une « qualité de vie » que l'on pourrait définir abstraitement et valant pour tous, mais des « qualités de vie » liées aux diverses aspirations et modes de vie des familles.

Ces questions ont été analysées à Berne et Lausanne, soit deux agglomérations urbaines de taille comparables qui sont toutes deux au centre d'une région fortement contrastée du point de vue de la compacité de l'urbani-

¹ Ce travail a été réalisé dans le cadre d'un programme national de recherche du FNSRS. Il avait pour objectif d'explorer les possibilités d'offrir aux familles, en ville, une alternative à la maison individuelle périurbaine qui correspondent à leurs aspirations en la matière.

sation, des aménités urbaines disponibles dans les quartiers et des accessibilités par les différents moyens de transport. Berne est une agglomération compacte dont la tache urbaine est très bien amarrée aux infrastructures ferroviaires. A contrario, Lausanne est beaucoup plus diffuse et présente des accessibilités essentiellement structurées par les réseaux autoroutiers et routiers.

L'analyse des modes de vie résidentiels des familles, effectuée à partir d'un dispositif mixte entre entretiens et enquête quantitative, a débouché sur une typologie en 7 groupes, typologie qui combine 6 axes de préférences résidentielles (importance accordée ou non à la densité, à la sécurité, aux réseaux sociaux, au statut social, à la tranquillité et à la convivialité). L'intérêt d'une telle analyse est, tout d'abord, de pouvoir saisir comment les différentes facettes des modes de vie font système et orientent les choix résidentiels. Chacun de ces types renvoie donc à un « mode de vie résidentiel » spécifique, c'est-à-dire la rencontre entre des manières distinctes d'organiser le quotidien de la famille, de tisser des réseaux sociaux et d'habiter, avec des préférences en matière de localisation résidentielle. Pour bien mettre en évidence la dimension relationnelle de ces modes de vie, voici une brève description des types sur lesquels débouche cet examen².

Les citoyens engagés (1)

Ce premier type regroupe les familles dont le mode de vie est le plus clairement attiré par les environnements urbains. La valorisation des formes de mobilité douce et l'ancrage de proximité de leur activité, leur goût pour la diversité sociale et la vie associative ou encore leur aspiration à vivre au centre-ville dans des immeubles anciens, dessinent très nettement un environnement construit dense, bien desservi, aux aménités diversifiées et à la population mixte.

Les communautaires (2)

Ces familles sont aussi exigeantes envers leur cadre de vie. Néanmoins, elles sont plus attachées à une communauté de voisinage qu'à un cadre spécifique comme la « ville ». Elles sont ainsi celles qui marquent la plus nette préférence pour la convivialité de voisinage et la présence, à proximité, de la famille et des amis.

² Par rapport à la recherche publiée en 2009 (Pattaroni *et al.* 2009), certains types ont été renommés par rapport à la typologie originelle.

Les individualistes réputationnels (3)

Les familles de ce groupe sont plutôt individualistes et conservatrices en termes de valeurs. Elles s'engagent peu dans la vie associative et ne fréquentent guère leur quartier. Elles ne cherchent pas spécialement à habiter à proximité de leurs amis ou de leurs familles. Au contraire, ce qu'elles recherchent avant tout, c'est un logement de qualité dans un quartier sécurisé de bonne réputation, sur le plan scolaire notamment, soit une «griffe spatiale» pour reprendre les termes de Monique Pinçon-Charlot et Michel Pinçon (Pinçon-Charlot et Pinçon 2001).

Les indifférents (4)

Ce type rassemble les familles qui ont un rapport plutôt passif à leur choix résidentiel. En effet, elles ne mettent pas en avant de critères prédominants dans leur choix. De l'ensemble des familles, ce sont celles qui sont le moins satisfaites quant à leur localisation et leur logement, elles se recrutent notamment, mais pas exclusivement, dans le parc d'habitat social.

Les citadins individualistes (5)

Ces familles n'ont pas un ancrage social particulièrement fort là où elles vivent. Toutefois, au contraire des familles plus conservatrices, elles n'accordent guère de crédit aux questions de réputation ou de sécurité, et valorisent la vie en coopérative familiale. Elles fréquentent au quotidien leur quartier pour leurs achats et aiment sortir le soir. Ainsi, elles aspirent à vivre dans un lieu pratique et bien connecté par les transports publics, là où elles peuvent atteindre une bonne offre culturelle rapidement.

Les champêtres ancrés (6)

Le mode de vie de ces familles s'apparente à une forme de ruralité, mode de vie dans lequel l'usage de la voiture est central et où un ancrage social est important. Ainsi, appréciant tout particulièrement le calme et la nature, ces familles plutôt jeunes habitent hors des villes – qu'elles tendent à éviter – dans des communes auxquelles elles sont affectivement attachées et où elles ont leur famille et leurs amis à proximité.

Les paisibles (7)

Ces familles privilégient le calme et souvent la proximité des espaces naturels. L'important pour elles est donc, avant tout, de trouver un logement calme et confortable, de préférence une villa, d'où elles pourront poursuivre leurs activités essentiellement en voiture. On est ici en présence de familles aux réseaux sociaux dispersés en Suisse et ailleurs et qui n'ont

donc pas d'ancrage social là où elles vivent et ne cherchent pas particulièrement à s'y engager.

Les différents modes de vie résidentiels mis en relief indiquent que toutes les familles n'ont manifestement pas les mêmes attentes et les mêmes expériences du territoire dans ses différentes dimensions.

Les *citadins engagés* et les *citadins individualistes* ont beaucoup plus tendance à utiliser les transports en commun et sont moins motorisés que la moyenne. Ils préfèrent organiser leurs activités à une échelle piétonne plutôt que de les éparpiller sur le territoire. Naturellement, dans leurs choix, la proximité de la gare et des transports publics, ainsi que des aménités de proximité, comptent beaucoup. À l'inverse, les groupes utilisant de manière plus marquée l'automobile ont moins tendance à citer les transports publics et la gare comme étant importants (*individualistes réputationnels, champêtres ancrés, paisibles*).

Ces résultats mettent très clairement en évidence que l'organisation d'un mode de vie autour de certains moyens de transport conditionne de manière importante les critères de choix de localisation résidentielle. À ce propos, la typologie des modes de vie résidentiels met également à jour une consommation assez différenciée des déplacements en automobiles. Les *citadins engagés*, sont ceux qui parcourent le moins de kilomètres en automobile, ils sont suivis des *communautaires*. À l'autre extrême, les familles du type *paisible* et du type *champêtre ancré* parcourent le plus de kilomètres en automobile, soit presque trois fois plus que les *citadins engagés*. Ces différences sont très importantes si l'on tient compte du fait que les familles sont motorisées à plus de 90% et que les personnes interrogées habitent les deux mêmes régions urbaines. Notons cependant à ce propos que les kilomètres parcourus en automobile sont plus faibles à Berne qu'à Lausanne, d'environ un tiers, ceci pour tous les types de modes de vie résidentiels, ce qui rend compte d'un effet de contexte manifeste.

Que retirer de ces résultats ? Le premier élément est certainement que les modes de vie résidentiels sont très diversifiés. Rappelons simplement qu'en ne travaillant que sur les familles, les attentes sont très différentes en matière de qualité de vie. Mais ces résultats montrent aussi que les qualités recherchées pour le choix résidentiel d'habiter en ville ne se résument pas à la recherche d'opportunités de mobilité. Bien des familles interrogées choisissent la ville pour d'autres raisons, relatives en particulier au registre du fonctionnel, comme la possibilité d'équipements ou la qualité des accessibilités.

L'enquête qualitative que nous avons menée sur les pendulaires de longue distance et les bi-résidentiels en Belgique, France et Suisse permet

d'approfondir encore ces questions (Joly *et al.* 2007) en montrant que les modes de vie résidentiels se différencient fondamentalement à partir de la composante « projet » de la motilité. De tels résultats ressortent de l'enquête qualitative à travers les contrastes entre les projets de mobilité des pendulaires de longue distance, en l'occurrence des personnes qui travaillent à plus de 50 kilomètres de leur domicile, et des bi-résidents, c'est-à-dire des personnes qui partagent leur vie quotidienne entre deux logements distants de plus de 100 kilomètres (typiquement un pied à terre dans la ville du lieu de travail et un domicile principal dans une autre localité, en agglomération ou non).

Il ressort des investigations que la pendularité de longue distance est souvent un choix effectué par des répondants fortement ancrés dans leur lieu de résidence à cause d'une insertion sociale très localisée. C'est par exemple le cas de Sonia, qui travaille dans une entreprise dont le siège a été déplacé de Bâle à la banlieue de Berne qui est ainsi devenue pendulaire de longue distance : « Originaire de Bâle, j'y réside depuis toujours et c'est là que se situe mon cercle de connaissances. Pour cette raison, je n'envisage en aucun cas de déménager pour me rapprocher de mon lieu de travail ».

L'enquête a aussi montré que l'ancrage des pendulaires de longue distance peut aussi se construire à partir d'un attachement très fort à un logement, un quartier ou une agglomération. Christine est par exemple très attachée à sa maison, une ferme qu'elle a refaite elle-même. Elle explique sa pendularité de longue distance par cet attachement : « La maison que j'habite, je l'ai entièrement retapée moi-même. C'est une ancienne ferme typique du Gros de Vaud. Quitte à faire deux heures de transport par jour, je veux y vivre ».

Alexandre est fortement ancré dans un vieux quartier genevois, il est typique d'un attachement à un lieu à la « madeleine de Proust » : « Je suis attaché au quartier de Plainpalais, où j'ai grandi. Je n'ai plus beaucoup de connaissances dans le quartier car je l'ai quitté pendant des années... Par contre j'y ai plein de souvenirs... »

Loin d'être des personnes très mobiles au sens de leur capacité de déracinement et de ré-enracinement ailleurs, les pendulaires de longue distance sont des personnes aux attaches sociales et/ou spatiales fortement localisées et qui, pour des raisons diversifiées, ne souhaitent pas s'arracher à cette fixité. Les pendulaires de longue distance acceptent un travail pour autant qu'il soit possible de ne pas déménager. Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport leur permettent donc d'assurer leur sédentarité ; en ce sens, ils vivent le franchissement de l'espace géographique comme réversible, ils cherchent à se déplacer en étant le moins mobile possible.

La pratique de la bi-résidentialité ressort de la même recherche comme étant associée à des rapports à l'espace très différents de ceux des pendulaires de longue distance. La bi-résidence apparaît bien davantage comme l'expression d'une aspiration à la confrontation à l'altérité, à l'inconnu. En allant vite, on pourrait en conclure que les pendulaires de longue distance ont une mobilité qui ne « fait pas » ville, tandis que les bi-résidentiels seraient porteurs d'un projet qui le ferait. Ce serait pourtant aller trop vite, dans la mesure où la pendularité de longue distance peut tout à fait avoir pour but de maintenir un habitat en ville permettant le rapport quotidien à l'altérité et la diversité. De même, inversement, la bi-résidence peut avoir pour fonction d'échapper potentiellement à la ville en ayant une résidence au vert.

Finalement, les résultats qui viennent d'être discutés mettent nettement à jour une opposition entre les personnes qui activent des opportunités de mobilité dans la vie quotidienne, à travers les changements de rôles, typiques de la ville, et les personnes à la recherche de stabilité, de routine et d'absence de changements importants dans la vie quotidienne qui choisissent une localisation résidentielle centrale, donc en ville pour la qualité des accessibilités, qualité leur permettant de changer le moins possible, donc, précisément, de ne pas être très mobiles. Ils démontrent par-là que la ville contemporaine offre un potentiel d'accueil ouvert en matière de modes de vie.

4.2.3 L'ergonomie des espaces productrice de mobilité

La mobilité des personnes dans les espaces publics de la vie quotidienne dépend non seulement de la diversité et du nombre d'interactions sociales, des services et des équipements qu'ils rencontrent dans leur environnement, mais aussi de l'ergonomie de ces aménités et lieux de rencontre. Des lieux jugés confortables permettent à une personne de se créer ses opportunités de mobilité.

Les lieux traversés dans la vie quotidienne sont autant de prises possibles, prises pouvant servir à donner un rendez-vous, à réaliser une micro-activité, ou plus simplement à se divertir, se changer les idées (Gibson 1979). Le déplacement cesse d'être un interstice dans un programme d'activité dès que l'on se l'approprie. Il devient alors un moment à part entière, un moment ayant des qualités propres et qu'on ne cherche pas nécessairement à minimiser. Les déplacements prennent toute leur épaisseur et son bien vécu dès lors qu'ils procurent de la mobilité. C'est

sans doute un des changements les plus marquants de ces dernières décennies, changement qui découle de l'amélioration généralisée des conditions de transport. L'air conditionné dans les trains et dans les voitures, l'amélioration des suspensions et de la douceur de roulement, l'atténuation des bruits et des vibrations rendent le temps du voyage agréable pour de nombreuses personnes. Cette situation est renforcée par le développement et la démocratisation des équipements informatiques, comme les smartphones, les tablettes et autres petits ordinateurs portables, qui permettent de travailler, de communiquer ou de se divertir.

Avant de reprendre des résultats issus de recherches que nous avons menées depuis une quinzaine d'années, une digression sur la question de l'allongement des budgets-temps de déplacement de la vie quotidienne s'impose.

De nombreuses enquêtes sur les déplacements de la vie quotidienne mettent en relief que le budget-temps qui leur est alloué augmente dans de nombreuses villes européennes et nord américaines³. Ces résultats démentent la célèbre «conjecture de Zahavi», énoncée à la fin des années 1970, conjecture que j'ai déjà évoquée au chapitre 2. Selon cette conjecture, du nom de l'économiste qui l'a formulée, les temps de transport quotidiens des personnes dans les zones urbaines seraient constants. L'augmentation de la vitesse moyenne de déplacement serait compensée par la croissance des distances parcourues, ce qui expliquerait la constance du temps de déplacement domicile-travail, situé en moyenne entre 60 et 90 minutes par jour, en fonction principalement de la taille de la ville. Cette analyse, parfois même présentée comme une loi, est aujourd'hui remise en question. Non seulement le nombre de kilomètres parcourus dans la vie quotidienne ne cesse de croître, mais en outre, cette croissance est soutenue par une augmentation des budgets-temps consacrés par la population aux déplacements. Ainsi, par exemple, au Danemark, les budgets-temps consacrés quotidiennement aux déplacements passent de 56,6 minutes en 1975 à 72 minutes en 2000. Des observations similaires ont été effectuées en Belgique, en Allemagne, dans nombre d'agglomérations américaines, aux

³ La croissance des budgets-temps de déplacements alimente une littérature internationale assez abondante depuis le début des années 2000. Pour approfondir cet aspect, voir Patricia Mokhtarian et Cynthia Chen, «TTB or not TTB that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets», *Transportation Research Part A*, vol. 38/9-19, 2004, pp. 643-675, Bert Van Wee, Piet Rietveld et Henk Meurs, «Is average daily time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time», *Journal of Transport Geography*, vol. 14, 2006, pp. 109-122.

Pays-Bas et en Suisse⁴. L'observation est intéressante : les journées n'ont toujours que 24 heures, et pourtant la population passe en moyenne plus de temps à se déplacer.

L'allongement du temps moyen consacré à se déplacer met à jour une emprise croissante des déplacements dans la vie quotidienne. Si elle est liée à l'amélioration du confort de transport, il apparaît qu'elle découle de plusieurs phénomènes concomitants. Notons tout d'abord des phénomènes de substitution entre différents déplacements. Si les budgets-temps de déplacement sont longtemps restés en moyenne constants dans le temps, cela cache en fait un changement de structure assez radical dans les motifs. Le motif travail, encore dominant il y a une trentaine d'années ne représente plus que 20-30% des déplacements. Ceci résulte essentiellement du fait qu'un actif employé à plein-temps ne rentre plus à midi manger chez lui, ce qui diminue par deux le nombre de déplacements qu'il effectue pour ce motif. Dans le même temps, les déplacements dits de «loisirs» ont considérablement crû, or, l'annulation en termes de moyenne de ces substitutions a cessé d'être effective depuis quelques années : le nombre de déplacements pour motif de travail ne diminue plus et les déplacements de loisirs continuent à croître. A ceci s'ajoute une augmentation sensible du chaînage des déplacements (c'est-à-dire de l'enchaînement dans le temps d'activités sans repasser par son domicile entre les activités). Loin de n'être que techniques, ces changements de *patterns* de mobilité reflètent des transformations profondes, qui sont structurelles (le travail féminin est étroitement lié à la diminution des retours au domicile à midi), culturelles (l'importance des loisirs et du temps libre) ou encore relatives à la qualité des espaces publics urbains (il est plus souvent jugé dangereux de laisser ses enfants aller seuls à l'école).

L'accroissement des budgets-temps de déplacement découle aussi du découplage entre la vitesse de transport et la mobilité. Le mécanisme de compensation de l'accroissement des kilomètres parcourus par les gains de vitesse offerts par les réseaux de transport ne fonctionne plus.

⁴ En France, les enquêtes indiquent encore des budgets-temps de déplacement constants. Ceci est lié à la non-prise en considération dans ces enquêtes des déplacements sortant de la zone urbaine de domicile, et les déplacements réalisés à l'extérieur de cette zone. En ne considérant que les répondants qui ne sortent pas de leur aire urbaine de domicile, les budgets-temps consacrés aux déplacements sont grosso-modo constants, et ceci dans la plupart des pays occidentaux. Si au contraire, on inclut les sorties de l'aire urbaine, alors les budgets-temps sont nettement croissants.

Les personnes qui se déplacent le plus vite et le plus loin sont désormais aussi celles qui passent le plus de temps à se déplacer. Plus fondamentalement même, il existe une frange de la population qui déploie des modes de vie impliquant plus de deux heures de déplacements par jour (Joly 2006). Toute une série de changements socio-économiques contribuent à expliquer cette tendance : l'élargissement des marchés, qui induisent une nécessité de se déplacer plus loin pour motif professionnel, les arbitrages de localisation résidentielle des couples bi-actifs, le ralentissement des gains de vitesse offerts par les infrastructures routières et l'augmentation de la congestion sur les réseaux routiers suite à l'augmentation des flux.

La population accepte plus que par le passé des temps de déplacements longs. Mais comment les vivons-nous ? Et que nous disent-ils sur les manières de fréquenter l'espace public ? Les données d'enquête sur les pendulaires de longue distance, permettent d'aborder finement leur vécu des temps de déplacement. Il en ressort tout d'abord que cette forme de déplacement se singularise souvent par le choix d'utiliser le train afin de pouvoir utiliser le temps de trajet pour déployer des activités, grâce en particulier à la téléphonie mobile et à l'ordinateur portable. La condition sine qua none pour pouvoir utiliser son temps est de disposer d'une place assise, et même de pouvoir anticiper le fait que l'on pourra en disposer, sans quoi il n'est pas possible de prévoir des activités. Moyennant la place assise, les activités pratiquées sont diversifiées et relèvent tantôt du travail, tantôt d'activités de socialisation, tantôt de prélassement. Les exemples de Jacqueline et Marc, tous deux interviewés dans le cadre de l'enquête, sont tout à fait révélateurs de la valorisation du temps de trajet en train lors de déplacements domicile-travail.

Jacqueline passe six heures par jour en trajets pendulaires, elle estime «qu'elle a plus de temps pour elle» depuis qu'elle effectue les trajets pendulaires en train. C'est la flexibilité des horaires qui rend possible ce type de trajet, associé au fait que le parcours est très beau. D'une manière générale, Jacqueline essaie d'utiliser au maximum les opportunités de déployer des activités qui se présentent durant le trajet.

Marc, durant ses voyages de retour utilise son temps pour socialiser : «Au retour, je voyage plutôt en compagnie d'autres pendulaires dont j'ai fait la connaissance au wagon-restaurant, je passe toute la durée du voyage du retour au wagon-restaurant avec ces copains.»

L'enquête montre cependant que l'utilisation du temps de déplacement parmi les pendulaires de longue distance est une compétence inégalement distribuée. Utiliser son temps dans le train suppose en particulier d'arriver à se concentrer ou à se détendre dans un espace souvent un peu bruyant,

de ne pas avoir le mal des transports, de prévoir des activités à réaliser dans le train.

L'enquête auprès des pendulaires de longue distance montre aussi très clairement que l'utilisation du temps dépasse la personne et concerne sa profession et la flexibilité des horaires de travail. Les professions intellectuelles et d'encadrement sont très propices au travail dans le train, ce qui n'est pas le cas de professions manuelles ou de celles de la santé par exemple qui ne peuvent être pratiquées que *in situ*. La reconnaissance d'une partie du temps de déplacement comme temps de travail par l'employeur et la possibilité de travailler à domicile certains jours, élargi en outre les possibilités d'appropriation du temps de trajet en permettant une forme d'optimisation.

Ces résultats suggèrent que la motilité des personnes s'avère assez différenciée en matière d'aptitudes à s'approprier les temps de trajet. Nous avons retrouvé ces différences lors d'une enquête sur le vécu du passage dans les pôles d'échanges à Paris. Dans ce cadre, avec Nicolas Louvet et Marion Tillous, nous avons pu observer que les compétences des personnes en matière de motilité conditionnent leur sensibilité à l'organisation spatiale des pôles d'échanges (Tillous *et al.* 2008). Ces compétences relèvent largement de l'aptitude à percevoir le temps de façon étendue, fluide et non pas délimité, lors du passage en pôle d'échange. Ainsi les voyageurs qui perçoivent le temps à travers sa fluidité, agissent de façon opportuniste et ont des formes de consommation proches de celles observées en milieu urbain : leur consommation n'est pas (ou peu) conditionnée par l'organisation spatiale des pôles d'échanges. À l'inverse, les personnes qui vivent ce temps de façon délimité ont le plus de peine à s'approprier les lieux pour y déployer des activités et ne consomment pas dans le métro.

L'architecture, la signalétique, les ambiances sont autant de facteurs qui vont agir sur les voyageurs et leur aptitude à percevoir le temps comme fluide et donc à être ouvert aux possibilités d'appropriation qui s'offrent à eux dans un pôle d'échange.

Un des intérêts principaux de ces résultats est de montrer que l'appropriation du temps lors des déplacements dépend d'une interaction entre les compétences des personnes et les attributs des lieux. Au-delà de la présence de commerces et de services, c'est l'aisance permise par les lieux qui fonde l'utilisation du temps. Le confort, la luminosité, la propreté perçue, le sentiment de sécurité, la générosité des espaces sont autant de facteurs décisifs dans la manière de s'engager dans un train ou un pôle d'échanges. Ainsi, être mobile suppose soit qu'il y ait des opportunités à saisir, soit que les conditions de confort des espaces fréquentés permettent de les créer.

Ces résultats qualitatifs font écho aux constats effectués dans l'enquête internationale de l'observatoire des modes de vie urbains (Damon 2009). Il en ressort en effet que le vécu des temps de déplacement dépend d'une interaction entre les temps de déplacement et les opportunités de mobilité procurées par les modes de transport.

Ainsi, la population des villes dans lesquelles on passe en moyenne deux heures par jour à se déplacer, souhaiterait idéalement se déplacer moins longtemps quand les transports publics prédominent (Londres, Paris, Berlin, Prague). Ce n'est pas le cas dans une série d'autres villes, dans lesquelles les deux heures de transport sont jugées acceptables (Pékin, Shanghai, Sydney, New York, Chicago et Mexico), villes où le recours à la marche à pieds, au vélo est élevé.

Les déplacements à pieds, à vélo et en voiture offrent des possibilités de combinaison d'activités en cours de route, ce qui rend la durée de déplacement, même importante, plus supportable. Marcher, se déplacer en voiture ou à vélo permet effectivement de s'arrêter facilement en route pour déployer des petites activités. Ces modes de transports permettent également de facilement choisir son itinéraire, de flâner, de découvrir la ville.

Ces observations montrent que le déplacement prend sens par rapport aux opportunités de mobilité qu'il procure, et que ces opportunités relèvent des caractéristiques des moyens de transport et du confort qu'ils procurent à leurs passagers. Le fait de pouvoir interrompre facilement un déplacement pour réaliser une activité en cours de route est une qualité essentielle pour qui souhaite être mobile.

4.2.4 L'étroitesse du potentiel d'accueil comme source d'inégalités

L'hospitalité d'un territoire à des choix résidentiels est souvent étroite et localisée, ce qui est source d'inégalités sociales en matière de modes de vie résidentiels.

L'activation de la motilité est bien souvent un exercice de conciliation. L'élargissement du champ des possibles en matière de mobilité a pour conséquence de multiplier les alternatives possibles en matière de localisation résidentielle à budget comparable pour de larges couches de la population. En particulier, il est possible de faire le choix d'habiter en contexte dense ou au contraire en milieu périurbain. Ceci suppose des arbitrages entre la taille du logement et l'équipement du ménage en automobile, entre la proximité des espaces dits « naturels » et la proximité des services et

équipements urbains, etc. Fondamentalement, ces arbitrages renvoient à la recherche de la meilleure adéquation possible entre un projet de vie et les possibilités accessibles en matière de localisation résidentielle. Se pose dès lors la question du renoncement : à quoi les personnes renoncent-elles ?

Dans la littérature scientifique, il n'est pas rare que la croissance rapide de l'habitat périurbain soit interprétée comme une résultante de son adéquation avec les valeurs dominantes de l'époque, soit l'envie d'être propriétaire, l'envie d'habiter une maison individuelle, l'envie de vivre à proximité d'espaces verts (Charmes 2005). Il est évident que l'étalement urbain est lié à des choix de localisation résidentielle, cependant, ces choix ne sont pas forcément la concrétisation d'aspirations individuelles. Ainsi, il est tout à fait possible que pour une partie de la population la possession d'une maison soit le résultat d'un jeu d'incitations structurelles ou contextuelles, ou plus prosaïquement d'un arbitrage au sein d'un ménage compte tenu d'aspirations divergentes en la matière.

L'enquête quantitative réalisée auprès de 5500 ménages habitant en Ile-de-France, dans la région lyonnaise, à Strasbourg et à Aix-en-Provence met très nettement en évidence ces considérations (Kaufmann *et al.* 2001).

Elle montre tout d'abord que les aspirations en matière de localisation résidentielle ne vont pas unilatéralement vers l'habitat individuel périurbain ou rurbain. S'il existe un désir de la part de répondants habitant des quartiers urbains centraux de vivre en milieu périurbain, l'inverse est également vrai. Notons cependant que les désirs de localisation sont dichotomiques : ils vont soit vers la ville-centre (pour 46% de la population enquêtée), soit vers le périurbain (pour 42% des interviewés). En termes de désirs, la banlieue est marginale, y compris chez ceux qui l'habitent (13% de l'ensemble des personnes interrogées). Si le niveau personnel joue certainement un rôle dans cette situation, relevons que le niveau sociétal est ici prépondérant : en France, depuis une trentaine d'années, la banlieue est progressivement devenue un espace stigmatisé. Au-delà de l'image générale des banlieues pauvres et violentes, nous avons pu observer que la stigmatisation se cristallise souvent autour de la réputation scolaire des écoles. Ainsi, les parents ayant des enfants en âge scolaire ou s'en approchant ont une propension très forte à la mobilité résidentielle vers d'autres contextes.

Mais les résultats de l'enquête française indiquent aussi que les localisations résidentielles effectives de la population ne correspondent souvent pas totalement à leurs aspirations en matière de choix résidentiel (tableau 4.3). Si on note une aspiration au périurbain dans les familles d'ouvriers et d'employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain (par exemple que si

28% des membres de ménages propriétaires en milieu urbain-suburbain souhaiteraient habiter en périurbain, 44% des membres de ménages propriétaires en périurbain souhaiteraient habiter dans un milieu plus urbain). Plusieurs raisons différentes se cachent derrière cette dernière tendance. Il s'agit tout d'abord d'une question de marché du logement. Des familles qui auraient souhaité devenir propriétaire d'un grand appartement et rester dans un quartier central sont contraintes à migrer dans un quartier périurbain, faute d'offre correspondant à leurs moyens et qui ont préféré partir dans le périurbain plutôt que d'acquérir un grand appartement en banlieue, souvent pour des questions de réputation scolaire. Mais ce n'est pas tout. L'analyse montre que la tendance mise en relief renvoie également à un certain désenchantement à l'égard du mode de vie périurbain. Les temporalités de la vie quotidienne et la dépendance automobile en contexte périurbain sont mal vécues par certains répondants, car les distances contraignent leurs programmes d'activité. L'opinion des enfants qui grandissent apparaît comme étant la troisième raison expliquant l'aspiration à un habitat plus urbain. La dépendance automobile et l'absence d'animation sont vécues comme un frein à l'indépendance.

Tableau 4.3 Congruence entre localisation résidentielle effective et souhaitée.

| | Habite en milieu urbain-suburbain | | habite en milieu périurbain | |
|--------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| | Souhaite habiter en milieu urbain | souhaite habiter en milieu périurbain | souhaite habiter en milieu urbain | souhaite habiter en milieu périurbain |
| Propriétaire | 72% | 28% | 44% | 56% |
| Accédant | 63% | 37% | 45% | 55% |
| Locataire | 63% | 37% | 31% | 69% |

Ainsi, en France, le périurbain est une localisation résidentielle imposée par les contraintes du marché du logement, par le choix d'autres membres du ménage ou plus fondamentalement encore par la ségrégation spatiale. Face à ces constats, une réponse pourrait être de changer les « règles du jeu » en offrant des possibilités d'épanouissement aux aspirations alternatives.

Les résultats de la recherche menée indiquent cependant qu'il y a un obstacle fondamental au déploiement de telles mesures : la stigmatisation de nombreux quartiers de banlieue. Ce n'est pas dans les villes-centres que l'on pourra proposer une offre étoffée de grands logements à des prix

abordables (leur urbanisation est généralement presque achevée et les prix fonciers élevés); ce n'est pas dans le périurbain dispersé que l'on pourra offrir des transports publics d'une qualité suffisante pour limiter la dépendance automobile. De fait, c'est dans les couronnes de proche banlieue que les deux pistes d'action énoncées prennent leur sens. Or de nombreuses banlieues françaises sont stigmatisées pour cause de ségrégation spatiale, et singulièrement même celles qui disposent de réserves foncières où, précisément, il serait possible de développer de telles urbanisations. En France, nombre de ces banlieues n'offrent donc pas un potentiel d'accueil immédiat pour de telles urbanisations.

L'ensemble de ces résultats montre que l'étendue et la localisation des potentiels d'accueil pour les modes de vie résidentiels constituent un socle à partir duquel se construit la traduction des aspirations en localisation résidentielle effective. Les exemples de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et de la Suisse sont de ce point de vue intéressants à mettre en perspective par rapport à la situation française.

L'image d'épinal de la ville anglaise nous renvoie au quartier de petites maisons jumelles semblables à perte de vue. Ce mode d'urbanisation est effectivement dominant (plus de 80% de la population y réside, Wiel 1999: 34), même si des formes d'habitat groupé coexistent. Parfois assez dense, il se décline comme une gamme d'habitation assez homogène allant de la *terraced house* à deux chambres à coucher, à la *semi detached house* à trois ou quatre chambres à coucher. Outre son unité, il se caractérise par deux traits spécifiques: c'est un mode d'urbanisation ancien, qui perdure depuis plus d'un siècle et il est assez dense pour de l'habitat individuel. L'ancienneté de l'urbanisation⁵ a pour conséquence que celle-ci a été pensée pour l'essentiel avant la démocratisation de l'automobile, donc à l'échelle du piéton et permet donc un certain pluralisme en matière de modes de vie. Ainsi, les villes anglaises se caractérisent encore souvent par un tissu de proximité localisé de façon à être accessible à pied, à vélo ou en transports publics (Pharoah et Apel 1995: 28).

L'exemple britannique met à jour le caractère relatif de l'opposition entre habitat collectif et mode d'urbanisation ancien, et habitat individuel et mode d'urbanisation contemporain. En Grande-Bretagne, non seulement l'habitat individuel est ancien, mais on voit actuellement émerger un nouveau mode d'habitat collectif en petits immeubles (dans le nord notam-

⁵ Rappelons qu'en 1850 déjà, un anglais sur deux habitait en milieu urbain (Champion 1989: 83).

ment), valorisé par distinction sociale. Ensuite, il suggère que si la politique de densification rencontre un certain succès parmi les classes moyennes, c'est en particulier parce que contrairement à la France, elles ne sont pas localisées à proximité de quartiers défavorisés.

En Allemagne, à côté des traditionnels immeubles de ville et villas individuelles, relevons des formes très variées d'habitat semi-collectif telles que le petit immeuble de deux étages sur rez ou la villa individuelle comprenant plusieurs appartements. D'une manière générale, on trouve peu de périurbanisation « à la française » (c'est-à-dire dispersée), plus de 60% de la population habite dans un bâtiment comprenant plusieurs logements, contre seulement 40% en France (Wiel 1999: 34). Il faut y voir le résultat de politiques d'aménagement du territoire et de normes de construction qui rendent la faible densité économiquement inintéressante (Pucher 1998: 286-287). La pression vers un habitat plus individuel et proche de la nature (en particulier chez les familles) a été dirigée vers des modes d'urbanisation de densités intermédiaires (Kontuly et Vogelsang 1989: 157).

Toutes les aspirations en matière de localisation résidentielle ne trouvent ainsi pas chaussure à leur pied de la même manière, dans chaque contexte. On ne peut guère conclure du fait d'habiter en périurbain une aspiration à y résider, arbitrages obligent, comme nous venons de le voir.

4.2.5 Les « erreurs » de mobilité

Le potentiel d'accueil d'un territoire à un mode de vie peut être trompeur au point de remettre en cause des choix résidentiels.

Le potentiel d'accueil d'un quartier aux différents modes de vie résidentiels peut parfois être trompeur, ou plus précisément induire en erreur les ménages. Des attributs visibles comme la qualité de l'aménagement urbain ou la présence d'espaces verts de proximité, l'absence de nuisances dues au trafic automobile, etc., peuvent être autant de signes visibles mais trompeurs de la substance d'un quartier. La recherche que nous avons menée sur le phénomène de gentrification des quartiers de l'Est parisien permet d'en prendre pleinement la mesure (Pattaroni *et al.* 2009).

Pour travailler sur les effets de la qualité de l'offre de transports publics et de la qualité de l'aménagement urbain sur les phénomènes de gentrification, nous avons retenu un dispositif comparatif entre six quartiers pris dans des processus d'embourgeoisement dans l'Est parisien et les communes de première couronne. Les six quartiers retenus sont La Réunion (20^e), Ménilmontant (20^e) et la Goutte d'Or (18^e) à Paris, Montreuil,

Bagnolet et Saint-Denis en première couronne-est. Dans chacun de ces arrondissements/communes, un secteur a été défini à partir de la qualité des aménagements urbains et de l'accessibilité procurée par les transports publics⁶.

Chacun de ces secteurs a fait l'objet de deux types d'investigations : une analyse monographique du quartier et une enquête pratiques-représentations-aspirations auprès de 500 habitants représentatifs de la population résidente du secteur retenu selon le sexe, la catégorie d'âge et la catégorie socioprofessionnelle. Le questionnaire vise à reconstituer les arbitrages de localisation résidentielle des ménages. Dans cette optique, le lieu de résidence peut être considéré comme le résultat d'un arbitrage de localisation qui met en scène le marché du logement, le rapport sensible à l'urbain, la ségrégation sociale dans la ville et les aspirations résidentielles.

L'examen des motifs de déménagement chez ceux qui estiment probable de ne plus être dans le quartier dans cinq ans montre que les départs sont motivés par les motifs économiques dans des proportions assez fortes parmi les personnes ayant un rapport au quartier comme lieu de vie ou comme port d'attache affectif (tableau 4.4). Ceci illustre que pour ces personnes le départ du quartier est en particulier provoqué par des contraintes financières. Pour les répondants ayant un rapport fonctionnel au lieu de résidence, les motifs de déménagement liés à la ségrégation sociale sont nettement plus présents que dans les autres types. La composition sociale du quartier semble exercer sur ces personnes une réelle gêne, que l'on doit probablement interpréter comme étant liée à leur absence de relations sociales dans leur tissu urbain de domicile.

Tableau 4.4 Motifs de probable déménagement (pour la population estimant qu'elle aura quitté le quartier dans 5 ans).

| | Goutte d'Or | Belleville | Réunion | Saint-Denis | Bagnolet | Montreuil |
|------------------------------|-------------|------------|---------|-------------|----------|-----------|
| Motifs économiques | 19% | 28% | 29% | 22% | 13% | 26% |
| Motifs liés à la ségrégation | 42% | 26% | 20% | 36% | 19% | 17% |
| Rapport sensible au quartier | 23% | 28% | 29% | 21% | 24% | 23% |
| Aspirations | 16% | 18% | 22% | 21% | 44% | 34% |

⁶ A partir d'une agrégation des îlots IRIS de l'INSEE.

La mise en perspective de l'enquête quantitative et de l'étude des trajectoires sociohistoriques des quartiers permet d'identifier les configurations à l'origine des dynamiques d'embourgeoisement. Plus précisément, nos résultats permettent de repérer trois acteurs de l'embourgeoisement qui se distinguent à la fois par la disparité de leur revenu – délimitant des champs d'arbitrages différenciés et des possibilités plus ou moins limitées d'accéder aux environnements les plus accueillants pour leur mode de vie – et par la disparité de leur rapport au monde (valeurs, aspirations, modes de vie):

Les gentrificateurs pionniers à la recherche de convivialité

Les pionniers sont souvent peu fortunés, ils sont à la recherche de convivialité et d'ambiance de village. Cela se manifeste par le biais d'associations de quartier, d'organisations de brocantes, de carnaval, de retrouvailles festives autour d'un jardin partagé. La typologie des logements à disposition est un facteur déterminant pour l'installation des pionniers. Ils recherchent en effet des surfaces plus grandes, aménageables à volonté selon leur créativité, modulables et à moindre coût. Le bâti industriel est alors un produit recherché.

Les gentrificateurs pionniers s'approprient généralement des quartiers passablement dégradés. Ceci tient pour partie au fait que les acteurs de ce processus sont avant tout dotés à la fois d'un bon réseau social et de certaines convictions plutôt que de pouvoir économique.

Les gentrificateurs bohèmes à la recherche d'ambiances pittoresques

Ceux que nous avons choisi d'appeler les gentrificateurs bohèmes recherchent un environnement déjà stabilisé. Les quartiers trop dégradés ne se présentent pas comme des lieux qu'ils peuvent prendre en compte dans leurs arbitrages. Ils ont donc besoin d'un processus antérieur de requalification de l'environnement urbain (et des biens immobiliers). Ces personnes sont attirées plutôt par l'existence de biens immobiliers plus conventionnels accessibles dans un environnement dont on attend avant tout qu'il soit «pacifié»; c'est-à-dire, exempt de trop grandes tensions et où la diversité se résume surtout à une coexistence indifférente.

L'arrivée des gentrificateurs bohèmes fait suite à la «pacification» du quartier et à la montée des prix de l'immobilier qui se traduit par la mise sur le marché d'objets plus raffinés. Ils sont attirés par les commerces spécialisés qu'ils vont largement contribuer à faire vivre et qui entraînent la prolifération de lieux «branchés» qui fonctionnent comme équipements pour les nouveaux habitants du quartier.

Les petits accédants à la recherche de biens immobiliers

Les petits accédants subissent la montée générale des prix à Paris et en première couronne. Pris dans une logique d'accession à la propriété, ils vont coloniser des quartiers anciennement populaires qui ont acquis une bonne réputation. Cette troisième catégorie renvoie clairement à l'embourgeoisement classique de par les modes de vie, les valeurs et aspirations dont ces acteurs sont porteurs. Si elle ne présente plus tous les traits d'une ascension sociale, néanmoins, cette forme d'embourgeoisement pousse à des formes d'élévation sociale des quartiers qui peuvent être en contradiction avec celles décrites comme «gentrification», soucieuses du maintien d'une certaine mixité sociale.

Cet embourgeoisement «classique» se déploie à partir d'investissements privés dans la pierre. Ce cas de figure trouve sa source avant tout dans les arbitrages de localisation des familles de classe moyenne qui cherchent à la fois un bien immobilier et la poursuite d'un mode de vie fonctionnel (accessibilité automobile, aménités, sécurité). Les autres qualités, telles la mixité, l'animation, voire encore la convivialité, ne semblent pas être des motifs valorisés. La présence de cette dynamique est liée à la présence d'un marché immobilier privé dynamique et offrant des possibilités d'achats dans du neuf.

Si chacun de ces acteurs est présent dans les différents quartiers étudiés, ils le sont à des degrés divers, et surtout, ils semblent tous tenus en échec dans certains cas. Ainsi, nous remarquons que les gentrificateurs pionniers sont beaucoup plus présents dans les quartiers de Montreuil et Bagnolet. Ménilmontant est par contre clairement à un stade où les bourgeois bohèmes sont dominants. Dans ce secteur, en effet, les nouveaux habitants, cadres de grandes entreprises, avocats, médecins, ont peu de relations de voisinage, mais recherchent le côté «branché» du quartier : lieux pour sortir, cafés, restaurants, librairies. Ils souhaiteront une consommation d'un espace déjà agencé et esthétisé à leur goût plutôt qu'un engagement dans la valorisation de cet espace. La Réunion offre, entre autres, les qualités recherchées par une population de petits accédants, accueillant les personnes bénéficiant d'une transformation positive de leur revenu.

Nos résultats indiquent que ces processus peuvent être contrariés comme à La Goutte d'Or et à Saint-Denis où aucune des trois dynamiques d'embourgeoisement ne prend durablement pied. La morphologie urbaine de ces deux secteurs est différente des autres quartiers étudiés : immeubles faubouriens avec des poches d'insalubrité qui persistent, hôtels meublés et une très faible proportion de locaux industriels facilement

réaménageables. Les gentrificateurs pionniers n’y trouveront en conséquence pas facilement chaussure à leur pied. Les bourgeois bohèmes, qui accordent une place particulière à leur environnement urbain (urbanisme, sécurité, espaces verts) ont besoin d’un environnement suffisamment pacifié pour s’installer durablement. La forte présence de population immigrée et des politiques publiques essentiellement axées sur le réaménagement urbain au détriment de mesures d’accompagnement dans les domaines de la culture, de la tranquillité publique et de l’éducation sont autant de freins à leur installation à La Goutte d’Or ou à Saint-Denis. Les petits accédants seront quant à eux plus effrayés par la réputation scolaire – et en termes d’insécurité – du quartier, et ce malgré la présence de nombreux immeubles haussmannien relevant du parc privé.

Les études de cas de la Goutte d’Or et de Saint-Denis indiquent par ailleurs que modifier l’aspect d’un quartier le rend plus accueillant pour certaines catégories de population et moins pour d’autres. Concrètement, cela rend visible les enfants, rend les espaces plus «conviviaux» pour les piétons, induit par ce biais à se déplacer à pied et limite les nuisances sonores dues au trafic. La nouvelle connotation du quartier qui en ressort constitue cependant un «effet d’optique» qui ne modifie pas immédiatement la substance des quartiers, et c’est précisément cette composition sociale qui va déterminer les effets des mesures prises sur l’embourgeoisement des quartiers (Clerval 2013).

Fondamentalement, ces résultats indiquent que l’attention à la durée et l’usage familial d’un quartier permettent de saisir les raisons qui rendent compte des phénomènes de «gentrification contrariée». Une analyse statique, axée seulement autour de la structure du marché immobilier, ne pourrait pas rendre compte de ces gênes qui au fil du temps rendent un environnement inhabitable et incitent les gens à le quitter.

4.3 Conclusion

Trois questions générales relatives aux mobilités des personnes ont organisé nos investigations dans ce chapitre. Rappelons-les avant de reprendre les résultats pour les synthétiser et les mettre en tension avec l’approche théorique développée aux chapitres 2 et 3. Qu’est ce qui caractérise les motilités contribuant à «faire» de la ville ? Quels sont les ingrédients susceptibles d’entraver ou de favoriser des motilités tournées vers l’urbanité ? Quelles sont les caractéristiques d’un territoire hospitalier à des motilités qui contribuent à produire de la ville ?

Mentionnons tout d'abord les aspects qui viennent appuyer l'approche théorique dont nous nous sommes dotés jusqu'ici.

Bon nombre de personnes qui aspirent à la vie en ville ont un point commun : elles valorisent le rapport à l'altérité, à l'autre inconnu, à la différence. La recherche de l'inconnu au quotidien et l'ouverture aux opportunités de changement trouvent en ville chaussure à leurs pieds. Les données empiriques présentées dans ce chapitre illustrent en fait clairement les vertus heuristiques de la distinction entre les *déplacements* et la *mobilité*. Poser ces deux notions permet des discussions inédites et surtout permet d'investiguer la substance de ce qui fait une ville.

Les travaux empiriques ont en outre montré que la recherche du contact avec l'altérité se traduit par la combinaison de trois formes spatiales dans la vie quotidienne. Les personnes porteuses de projets qui font ville se caractérisent par une insertion sociale se construisant à partir d'une présence intense dans l'espace aréolaire, l'espace réticulaire et l'espace comme rhizome. Ce n'est pas le pendulaire qui fait le citadin, ni même la présence dans l'espace public et la fréquentation de son quartier de domicile ou l'immédiateté procurée par l'utilisation d'internet dans le train, mais la co-occurrence des trois.

Toujours dans les aspects confirmés par l'épreuve empirique, les investigations menées indiquent que l'hospitalité d'un espace renvoie à la fois à la diversité des formes et des morphologies urbaines, à la diversité des réseaux de transport et de communication, et à la diversité des agencements possibles entre morphologies et réseaux dans un territoire donné.

Pourtant, au-delà de ces confirmations, les recherches empiriques permettent d'affiner les propositions théoriques de départ. Quatre points sont particulièrement concernés.

Les projets de motilité impliquant le choix résidentiel de la ville sont apparus comme multiples, mais ils ne sont pas tous dirigés vers la recherche de changement et de rapport à l'altérité dans la vie quotidienne. En particulier, on peut rechercher la ville pour la qualité de ses accessibilités, donc des aspects purement fonctionnels, mais sans volonté particulière de s'approprier la diversité des services et équipements qu'elle recèle. A la limite, on choisit d'habiter en ville parce que cela permet d'être rapidement ailleurs, et par ce biais de jongler le plus possible avec le temps et l'espace pour rester sédentaire. L'exemple des pendulaires de longue distance et de leurs pratiques sociales est là pour nous le rappeler.

Concernant la mobilité, il est clairement apparu que le potentiel procuré par une ville en la matière ne dépend pas que des services et équipements disponibles. L'ergonomie de l'espace public et des moyens de

transport sont apparus dans plusieurs enquêtes comme étant des supports producteurs d'opportunités de mobilité. Un espace dans lequel on se sent bien, qui est calme et confortable, est un espace dans lequel une personne peut être mobile dans la mesure où elle peut y déployer une grande variété d'activités. Cette caractéristique est apparue comme particulièrement importante pour l'appropriation des temps de déplacement, ou en d'autres termes pour permettre la transformation du franchissement de l'espace en activités autres.

D'une manière générale, il est aussi ressorti de l'épreuve empirique que l'hospitalité des territoires aux choix résidentiels est à la fois étroite et très localisée. Ceci est un point essentiel : l'univers des choix, le champ des possibles est assez restreint et reste fortement contextualisé et marqué par la position socio-économique. Pour toute personne porteuse d'un projet en porte-à-faux par rapport au potentiel proposé par un contexte, la réalisation est difficile et passe par la pugnacité, une pugnacité qui se double souvent d'une certaine créativité dans le contournement des « règles du jeu ». Les personnes ne sont pas aux prises avec un monde social et spatial quasi fluide, dont les limites auraient été considérablement repoussées par les potentiels de vitesses procurés par les systèmes de transport et de télécommunication et tous les agencements qu'ils permettent.

Enfin, les enquêtes ont montré que la motilité est une ressource personnelle essentielle pour réaliser ses aspirations et que les personnes ne sont pas égales devant cette ressource. S'approprier un temps de déplacement suppose des compétences de programmation des activités et de concentration dans un espace public. Faire un choix de localisation résidentiel en accord avec ses aspirations implique d'être en mesure de lire le potentiel d'accueil procuré par un territoire et ne pas se laisser aveugler par des éléments de morphologie parfois trompeurs.



La Havanne 2008 - Jérôme Chenal

Ces motilités collectives qui fabriquent la ville

5.1 Introduction

Le chapitre 4 a montré que le potentiel d'accueil d'un territoire aux projets de mobilité des personnes pouvait être assez contraignant, davantage même que cela avait été imaginé dans le cadre théorique de départ. Nous allons maintenant explorer comment les résultats des actions collectives publiques et privées façonnent le potentiel d'accueil d'un territoire par sédimentations successives et le rendent plus ou moins ouvert et singulier (Robinson 2006; Lorrain 2011 ;Jensen 2013).

Dans ce chapitre, j'aimerais défendre l'idée que la dynamique d'une région urbaine ou d'un territoire peut être analysée à partir de la motilité de l'ensemble des acteurs qui y sont partie prenante, et que cette analyse permet d'explorer les conditions de la concurrence urbaine et les inégalités de motilité entre les régions urbaines et/ou les territoires pour l'accueil de nouvelles activités et de nouveaux habitants¹. Je souhaite en particulier

¹ Les propos tenus dans ce chapitre ont fait l'objet d'une communication au Congrès de l'ACFAS en mai 2012 à Montréal.

explorer comment le pouvoir des grandes entreprises agit sur la substance des villes et leur dynamique.

Cette ambition amènera à s'interroger sur la motilité des acteurs collectifs publics et privés, et à analyser les processus de décision conduisant à la réalisation de projets urbains, processus caractérisés par la multiplicité des acteurs publics et privés en présence, et donc des stratégies et des intérêts portés, ainsi que par la capacité de ces acteurs à négocier, coordonner leurs actions ou établir des partenariats nécessaires à leurs aboutissements (Gaudin 1999). Puis nous nous intéresserons à la traduction des décisions prises dans l'espace, et à comment elles prennent place dans un contexte préexistant.

Sans minimiser l'importance de l'action publique, j'aimerais aussi insister dans ce chapitre sur l'importance des acteurs collectifs privés dans la construction du potentiel d'accueil d'un territoire à des projets. Nous souhaitons en particulier montrer que le pouvoir des acteurs économiques sur la substance des villes et leur dynamique tient aux caractéristiques de leur motilité, ou plutôt du différentiel de motilité entre les acteurs économiques, les autres acteurs privés comme les associations et les acteurs publics. Le pouvoir des différents acteurs collectifs privés et publics sur le territoire peut être interprété en termes de motilité : les différents acteurs collectifs ont des motilités spécifiques et différentes. Les acteurs économiques se caractérisent par des motilités souvent fortes et tournées vers les déplacements, ce qui n'est évidemment pas concevable pour des pouvoirs publics locaux, qui sont par définition, sauf exception, « attachés » à un territoire, et dont en conséquence, la motilité ne peut véritablement se déployer qu'en termes de mobilité, c'est-à-dire de changement. L'examen de cette asymétrie est central dans le présent chapitre.

Après avoir décrit les enjeux de la motilité des acteurs publics, puis ceux des acteurs collectifs privés, nous étudierons la motilité des acteurs publics sous l'angle de leur mobilité, c'est-à-dire leur capacité à se changer. Nous le ferons à partir des résultats d'une série de recherches portant sur les politiques de transports et de développement territorial.

5.2 La motilité des acteurs publics

L'action publique fait l'objet d'une très abondante littérature scientifique relative aux processus de prise de décision, et plus précisément encore, au rôle des lois et des normes dans les décisions, aux systèmes institutionnels

et à la construction d'idées et de doctrines communes comme vecteurs de changement dans la prise de décision.

Les recherches sur le rôle des normes démontrent leur centralité dans la définition du champ du possible de la décision. Par exemple, le choix de telle norme antibruit, de telle loi d'aménagement du territoire a un impact à long terme sur le développement urbain. Les normes et les instruments peuvent être considérés comme « un cadre stable d'anticipations qui réduit les incertitudes et structure l'action collective » (Lascoumes et Le Galès 2004: 12).

Mais la prise de décision ne se fait pas indépendamment d'institutions, institutions définissant la distribution verticale des compétences décisionnelles, la sectorisation et la spatialisation horizontale, de même que les procédures de prise de décision : en bref, le cadre dans lequel se déroule la fabrication d'une politique. Dans ce domaine également, la recherche nous apprend que la configuration du cadre de fabrication de l'action publique est décisive pour la nature et le contenu des décisions (Le Galès 2002; Kaufmann et Sager 2006).

Les idées et les doctrines sont également essentielles dans la prise de décision, à travers les artefacts et objets qu'elles produisent. L'adaptation de la ville à la voiture, par exemple, grande doctrine des années 1950 et 1960, s'est traduite par la réalisation d'infrastructures routières qui ont encore un impact direct sur les déplacements des populations et les décisions actuelles en matière de politique de déplacement, alors même que cette doctrine est abandonnée depuis longtemps. Plus généralement, notons que l'analyse des politiques locales s'est largement concentrée sur le rôle des cadres cognitifs perçus, tantôt à travers les référentiels de l'action publique, tantôt à travers le rôle des alternances politiciennes, ce qui permet de développer une analyse qui ne soit pas seulement fondée sur les institutions et les intérêts mais sur les idéologies et les projets politiques (Hommels 2005; Gallez et Maksim 2007).

L'analyse des politiques publiques ne porte pas spécifiquement sur la motilité des acteurs publics, mais à travers ses études empiriques, elle renseigne sur la capacité à changer et à se déplacer au sens défini au chapitre 2. L'ensemble de cette littérature suggère que la motilité des acteurs publics est essentiellement tournée vers le changement, plus que vers le déplacement. Les normes et les lois, les institutions, les doctrines, sont susceptibles de transformer le potentiel d'accueil d'un territoire dans sa substance, mais en général pas de le déplacer géographiquement. Il y a bien sûr des exceptions comme les campus off shore d'universités publiques ou la création d'une communauté d'agglomération, ou la fusion de communes,

mais ces exemples restent assez confinés en ce qui concerne les acteurs publics locaux².

5.3 La motilité des acteurs collectifs privés

Aborder la motilité des acteurs collectifs amène à considérer le déplacement et la mobilité en économie. Nous allons maintenant nous y attarder, avant de revenir sur la question de la motilité des acteurs collectifs en général.

Lorsqu'on évoque la mobilité en économie, il convient d'emblée de distinguer la mobilité des biens et services, et la mobilité des facteurs de production (Kaufmann *et al.* 2004).

La *mobilité des biens et services* a toujours été considérée comme une des principales sources du développement économique. En effet, la mobilité signifie l'échange, et donc la division du travail, une division du travail dont nombre d'économistes considèrent depuis Adam Smith qu'elle permet la spécialisation des moyens de production et l'augmentation de la productivité.

La *mobilité des facteurs de production* renvoie quant à elle à deux phénomènes distincts :

- l'*allocation*, soit l'ajustement entre le capital et le travail et la rémunération. La mobilité permet alors aux acteurs économiques d'atteindre une plus grande efficacité, et;
- l'*évolution*, soit la tendance des acteurs économiques à se localiser en fonction des possibilités de combinaisons entre les facteurs de production pour maximiser la capacité d'innovation.

A travers ces deux cas de figure, nous retrouvons les deux connotations du mouvement, soit le déplacement pour la première et la mobilité pour la seconde.

Les approches dites *allocatives*, insistent sur le fait que le déplacement des moyens de production permet le profit. Dans la mesure où ils en ont la possibilité concrète, tant les travailleurs que les détenteurs de capitaux ou les entreprises, vont déplacer leurs activités dans les lieux qui leur offrent la meilleure rémunération.

² Pour les Etats, la situation est un peu différente, et on peut tout à fait interpréter la colonisation ou les occupations militaires à l'étrangers comme une forme de *déplacement* des acteurs publics.

Les approches *évolutionnistes* partent d'un point de vue différent. Le profit résulte des possibilités accrues d'apprentissage et d'innovation permises par le déplacement, qui se fait alors mobilité au sens de changement de qualité. Les facteurs de production, et en particulier les travailleurs, vont se déplacer afin d'acquérir des qualités spécifiques ou afin de combiner ces qualités avec d'autres ressources qui seront d'autant plus diverses qu'elles sont générées dans des endroits différents. Pour les approches évolutionnistes, il ne s'agit plus de jouer avec des déséquilibres spatiaux, mais de rechercher des opportunités de combinaisons et de création accrues dans un monde incertain (innovation, apprentissage, etc.). Ces ressources ne sont plus données et allouées dans l'espace, mais construites par la combinaison créatrice (Maillat et Kébir 1999). Dans un tel schéma, ceux qui gagnent sont ceux qui s'ancrent dans des *milieux innovateurs régionaux* qui leur permettent de participer à des dynamiques d'apprentissage. À l'inverse, les personnes moins qualifiées ne se déplacent guère. Il en résulte que certaines villes ou régions deviennent attractives en raison de la nature qualifiante des emplois offerts alors que d'autres rencontrent des difficultés à fixer leur main-d'œuvre la plus qualifiée. On a donc une relation entre le niveau de qualification dans une région et la mobilité géographique de la main-d'œuvre.

Dans les deux approches *allocative* et *évolutionniste*, ce qui différencie les acteurs économiques est dès lors leur motilité, même si ce n'est pas exprimé de cette manière :

- Pour le capital des acteurs économiques, la motilité renvoie à la *liquidité*, c'est-à-dire, suivant les modalités de l'investissement, une possibilité concrète de se dégager et de redéployer le capital ailleurs. *L'industrie financière* a considérablement renforcé la motilité du capital, c'est même la raison première de son existence que de rendre vendables et transférables des capitaux investis dans des activités économiques.
- Pour le travail, la motilité dépend des modes de gestion appliqués par les entreprises et des réglementations du marché du travail.

La distinction d'Albert Hirschman (1986) entre la défection (*exit*) et la prise de parole (*voice*) est utile pour comprendre la manière dont le capital et le travail sont ancrés dans une réalité locale. Les détenteurs de capitaux non liquides investis dans des actifs productifs devraient plutôt utiliser la prise de parole afin de trouver des solutions productives plus efficaces ou innovantes, en d'autres termes développer une motilité tournée vers le changement. En revanche, lorsqu'il existe une industrie financière, il est possible pour le détenteur du capital d'acheter et de vendre ses actifs

sans même jamais avoir à prendre contact avec les organes de l'entreprise. En améliorant considérablement la liquidité du capital, l'industrie financière confère à ce dernier un haut *pouvoir de défection* vis-à-vis des entreprises, des régions et des Etat, ou en d'autres termes accroît la motilité tournée vers le déplacement. On comprend dès lors que l'abaissement des contraintes à la circulation des capitaux et en particulier tout le mouvement de libéralisation aux échelles régionale, nationale et surtout internationale soit un enjeu crucial. Le développement de l'industrie financière, l'accroissement de la motilité des capitaux et l'augmentation du pouvoir de négociation des détenteurs de capitaux sont trois aspects étroitement liés et caractéristiques des années 1980-2000.

On comprend à travers ces développements que la motilité des acteurs économiques est centrale dans leur profit. Elle s'est transformée ces dernières décennies sous l'impulsion conjuguée des accords de libre-échange, de l'essor de l'industrie financière et de l'accroissement des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication. Cette transformation a clairement favorisé les motilités des entreprises tournées vers les déplacements au détriment des motilités tournées vers la mobilité : les accords de libre-échange offrent de nouveaux débouchés aux produits et le développement des systèmes de transport et de communication à bas coûts permet de déplacer la production à l'aune des opportunités.

Mais il résulte aussi de cette transformation un accroissement considérable des différences de motilité entre acteurs privés et entre acteurs privés et acteurs publics.

Les actionnaires, grâce à la liquidité de l'industrie financière sont ceux qui ont la motilité la plus tournée vers les déplacements. La mobilité accrue des capitaux via l'industrie financière génère des degrés de liberté supplémentaires pour les capitaux. L'augmentation de la mobilité du capital et le *pouvoir de défection* face à d'autres acteurs (les entreprises de production, les régions, les Etats nationaux, etc.) qui n'ont pas cette mobilité modifie les rapports de force et par conséquent les prix, les localisations, etc. A contrario, les acteurs publics ont la motilité la plus faiblement tournée vers les déplacements, comme nous l'avons déjà relevé. Leur espace de référence est aréolaire et ils y sont d'une certaine manière attachés, même si des tentatives de déplacements se multiplient, à l'instar des regroupements supra-communaux, des campus universitaires *off shore* ou de l'incitation à fréquenter des médecins ou des hôpitaux dans des pays étrangers où les coûts de la santé sont plus bas.

En résumé, la mobilité des principaux facteurs de production s'est considérablement accrue au cours de ces vingt dernières années, mais de ma-

nière très différenciée. Du côté du capital, la mobilité est allée de pair avec le développement de l'industrie financière et des rendements accrus. La libéralisation, le développement des technologies de l'information et de la communication et la mise au point permanente de nouveaux services par l'industrie financière ont engendré une circulation extrêmement rapide à l'échelle du monde. Du côté de la main-d'œuvre, les distances parcourues par les pendulaires, les séjours de formation, les voyages d'affaires, les migrations des personnes qualifiée, etc., ainsi que d'autres formes de mobilité ont également crû. Cependant, cette croissance est limitée par le fait que les déplacements, même plus aisés et moins coûteux, sont consommateurs de temps.

5.4 Trois propositions sur la capacité des acteurs collectifs à transformer le potentiel d'accueil d'un territoire

La très rapide discussion qui vient d'être développée sur la motilité des acteurs publics et des acteurs collectifs privés a mis en évidence à la fois la transformation de la motilité de certains acteurs économiques et l'asymétrie entre la motilité des acteurs publics et acteurs collectifs privés qui en résulte.

Quelles sont les conséquences des transformations de la motilité des acteurs collectifs sur la ville et les territoires ? Trois observations ressortent de manière saillante de nos analyses. Fidèles à notre posture visant à confronter les approches théoriques au terrain, nous proposons de les énoncer, puis de les illustrer par des résultats de recherches. Nous effectuerons cette illustration avec les données issues de deux recherches comparatives sur les politiques d'accès à la ville, soit un ingrédient qui est aussi décisif dans le potentiel d'accueil d'un territoire.

La substance d'un territoire dépend largement de son attractivité pour la réalisation des projets des acteurs collectifs privés dont la motilité peut être tournée vers le déplacement et/ou la mobilité.

Qu'il s'agisse d'investisseurs, d'entreprises, d'associations ou d'autres types de collectifs, cette attractivité est processuelle et récursive en ce sens qu'elle est largement induite par des actions passées. L'exemple désormais classique de la friche industrielle urbaine appropriée par les « classes créatives » est certainement un des meilleurs pour illustrer ce phénomène :

sa présence est le résultat de déplacements de la production, soit à la périphérie, soit dans une autre ville ou un autre pays. Ceci signifie aussi qu'une action collective prend sens par rapport aux déplacements et mobilités passés d'autres acteurs collectifs et qu'en particulier ses effets en dépendent.

Dans la mesure où les acteurs publics n'ont pas une motilité essentiellement tournée vers les déplacements, le pouvoir des acteurs publics sur une ville ou un territoire réside dans leur capacité à la transformer, c'est-à-dire à être mobiles afin de rendre le contexte accueillant à une grande diversité de projets.

Rendre un contexte accueillant à un projet ne se résume pas à offrir des conditions économiques et juridiques favorables à sa réalisation, mais renvoie aux territoires familial, social, fonctionnel et marchand. La capacité des pouvoirs publics à rendre une ville agréable à vivre et à fréquenter ressort en particulier de nos analyses comme centrale pour élargir le potentiel d'accueil d'un territoire.

La capacité des acteurs publics à transformer un territoire et à le rendre hospitalier à une grande diversité de projets est fortement liée d'une part à la coordination entre acteurs publics et d'autre part à la capacité à négocier avec des acteurs privés.

Compte tenu de la complexité de la prise de décision publique, la coordination est de fait centrale pour transformer une ville ou un territoire. Les recherches que nous avons menées ont montré, en particulier, que le partage par les acteurs publics d'une vision commune accroît considérablement leur poids dans des négociations avec des acteurs privés.

Ces trois propositions issues de recherches menées au LaSUR sur les politiques urbaines montrent comment les acteurs publics sont susceptibles de reprendre la main vis-à-vis des acteurs économiques en matière de maîtrise du développement urbain. Les règles du jeu en matière de zonage et d'abattements fiscaux, les politiques de marketing urbain, l'aménagement urbain, les équipements culturels, sont, par exemple, autant d'ingrédients largement en mains publiques et susceptibles d'agir de façon décisive sur le potentiel d'accueil d'un territoire.

5.5 Explorations empiriques

Avec la multiplication progressive des moyens de transport et de communication, les politiques du transport urbain deviennent un élément central dans l'action publique pour transformer un territoire et modeler son potentiel d'accueil aux projets des acteurs, privés notamment. Dans la mesure où ces politiques concernent l'espace réticulaire, elles impliquent une coordination très poussée, dans la mesure où elles sont en porte-à-faux à la fois avec les espaces aréolaires de la prise de décision et avec la sectorisation de l'action publique entre politiques du logement, des infrastructures de transport et de développement urbain.

Cette situation est relativement nouvelle et s'explique par l'éclatement progressif de la poupée russe des emboîtements territoriaux à laquelle il a déjà été abondamment fait référence. Si dans les années 1950, les questions de coordination entre urbanisme et transport sont encore du ressort exclusif des communes, cette situation s'est considérablement complexifiée depuis cette période. En résumé, on est passé en moins de 40 ans d'une problématique confinée à l'aménagement communal, à une problématique pluridisciplinaire concernant l'aménagement, l'ingénierie de gestion des transports et les services chargés de l'environnement et nécessitant une étroite collaboration horizontale et verticale entre niveaux institutionnels.

Dans ce contexte, la coordination transport-urbanisme, et la diversité des situations qu'elle offre, sont un champ d'analyse empirique particulièrement pertinent pour explorer la capacité des acteurs publics à transformer le potentiel d'accueil d'un territoire. A partir de deux recherches comparatives, nous allons respectivement aborder les ressorts et processus qui sous-tendent la prise de décision coordonnée (Kaufmann et Sager 2006), puis comment des décisions, coordonnées ou pas, se traduisent par des transformations du territoire (Pflieger *et al.* 2008). Mais avant de plonger dans ces résultats, il est souhaitable d'effectuer un aparté à propos de la diversité du territoire.

5.5.1 La diversité sociale et spatiale préexistante d'une région urbaine

Les agglomérations et territoires ne sont pas égaux devant la construction de la diversité. Indépendamment des acteurs présents et de leurs projets, du dynamisme des acteurs publics et de leurs capacités de réalisations, certaines espaces offrent davantage de diversité et par-là même un potentiel d'accueil plus large et ouvert à des projets d'acteurs.

Rendre un contexte accueillant à un projet ne se résume cependant pas à offrir des conditions fiscales et juridiques favorables à sa réalisation. L'attractivité d'une ville pour y réaliser des projets réside également dans la diversité qu'elle offre aux plans morphologique, social, économique et culturel.

Le cas de Genève, que nous avons eu l'occasion d'analyser en détail dans le cadre de plusieurs recherches (Adly 2014; Thomas *et al.* 2011), est apparu comme très significatif de cette situation. L'agglomération transfrontalière genevoise, qui compte actuellement environ 800 000 habitants, se caractérise depuis une quinzaine d'années par une croissance démographique et de l'activité économique très soutenue, au point d'être l'agglomération urbaine européenne qui connaît la plus forte croissance du nombre d'habitants. Cette situation est assez atypique, ceci d'autant plus que la gouvernance métropolitaine y est balbutiante. La politique fiscale menée par le canton de Genève à l'égard des entreprises est certes attrayante, mais elle n'explique que très partiellement cette croissance: en Suisse, d'autres cantons mènent des politiques agressives en la matière, sans que cela ne se traduise par de tels taux de croissance, ni sur le plan de l'emploi, ni sur le plan démographique. L'analyse approfondie du contexte genevois suggère que la dynamique de croissance de la région urbaine s'explique avant tout par sa très grande diversité.

Sur le plan institutionnel, le cœur de l'agglomération est situé en Suisse, donc à l'extérieur de l'Union européenne et une bonne partie des couronnes périurbaines sont situées en France. Cette situation particulière permet d'offrir une très grande diversité de prises pour le montage de projets.

Sur le plan morphologique, la ville centre de Genève est très dense et se caractérise par une urbanité forte, tandis que les couronnes périurbaines sont très variées, allant de conurbations pavillonnaires à des localités d'altitude dans les Alpes ou le Jura. On y trouve également un tissu de petites villes industrielles, dans la vallée de l'Arve notamment. Il en résulte des opportunités foncières très variées et par ce biais un large potentiel d'accueil à des projets.

Au plan social, Genève se caractérise par la coprésence de milieux très différents, soit une bourgeoisie locale associée au monde de la banque privée, un milieu d'expatriés issu du monde des organisations internationales et des entreprises multinationales, un milieu académique soutenu par la présence du Centre européen de recherches nucléaires (CERN) et une Genève de la campagne. A la fois cosmopolite et provinciale, Genève offre de facto une grande diversité culturelle.

Par contraste avec d'autres agglomérations urbaines, la diversité de Genève explique sa dynamique de croissance, alors que d'autres métropoles s'étant dotées d'une gouvernance métropolitaine perfectionnée et performante, mais ne disposant pas d'une substance aussi diversifiée, ne vivent pas la même dynamique de croissance.

Le cas de Genève indique que les sédiments du passé sont centraux dans la composition du potentiel d'accueil d'un territoire. Il faut remonter jusqu'à la réforme, puis au Congrès de Vienne en 1815 pour comprendre pourquoi Genève est un canton-ville sans arrière-pays, ce qui est déterminant pour son attractivité actuelle. De la même manière, il faut remonter à la constitution de la Suisse moderne en 1848 pour comprendre pourquoi la Suisse, et donc Genève, est une île non-membre de l'Union européenne au centre de l'Europe, aspect également décisif dans l'attractivité contemporaine de Genève.

L'exemple de Genève indique que l'histoire d'une ville ou d'un territoire a un impact massif sur sa substance, indépendamment des politiques urbaines qui y sont menées actuellement ou même dans un passé récent. On peut le considérer comme une forme d'inégalité; cela n'enlève rien à l'importance d'une action coordonnée sur le potentiel d'accueil d'un territoire, mais suggère qu'une même action ne produira pas les mêmes effets dans tous les contextes.

5.5.2 La cohérence d'une action coordonnée

Dans la recherche en sciences sociales, la cohérence d'une action publique visant la coordination de politiques sectorielles est généralement abordée dans une optique disciplinaire où seuls des facteurs relatifs au mode de gouvernement, voire de «gouvernance», sont pris en considération dans l'analyse (Kaufmann *et al.* 2003). Nous avons estimé pour notre part qu'il est indispensable d'élargir cet angle de vue, trop étroit pour aborder l'ensemble des processus sous-tendant une décision car la qualité de la coordination ne pouvant être réduite à une fonction de la géographie des découpages institutionnels, des procédures, de l'architecture du pouvoir et des acteurs impliqués. Il est à notre sens indispensable d'aborder également l'impact des pratiques et cultures professionnelles sur la manière de conceptualiser les liens urbanisme – transport et la coordination des politiques y relatives, ainsi que de s'interroger sur le potentiel d'accueil induit par la morphologie préexistante d'un territoire et de l'offre de transport existante sur la coordination et la cohérence de la politique projetée.

La cohérence d'une action coordonnée dépasse en effet les questions de dispositifs et concerne les pratiques et le contexte.

L'analyse sur laquelle je vais m'attarder pour évoquer la cohérence d'une action coordonnée s'appuie sur des études de cas dans les quatre agglomérations suisses de Bâle, Berne, Genève et Lausanne. Ces terrains ont été réalisés dans le cadre d'une recherche COST avec Fritz Sager notamment, dont l'objet était d'identifier les facteurs susceptibles de favoriser ou de défavoriser la coordination entre les politiques de transport et de développement urbain (Kaufmann *et al.* 2003). Si les quatre agglomérations étudiées sont de taille comparable (30 0000-50 0000 habitants), elles sont contrastées, tant au plan des appartenances culturelles (germanophone versus francophone), des localisations (transfrontalière ou pas), qu'aux plans institutionnels (autonomie communale forte ou faible en la matière) de la forme urbaine (densité urbaine) et de l'usage des moyens de transport. Ces agglomérations se caractérisent également par un lien plus ou moins étroit entre l'occupation du sol et les réseaux de transport publics, ce qui fait prendre tout son sens à l'approche comparative.

Dans chaque agglomération, une ou deux études de cas ont pour but de mettre en évidence la combinaison des logiques d'action à l'œuvre dans le développement de projets impliquant une dimension urbanistique et une dimension transport. Dans ces études de cas, nous nous intéressons aussi bien à la constitution du projet, à son contexte et aux objectifs auxquels il répond, qu'à la manière dont se positionnent et interagissent les différents acteurs impliqués dans le processus du projet. Nous explorons donc la construction du processus de coordination comme un système d'action social. Ce procédé permet de mettre à l'épreuve de la pratique les conceptions globales et les dispositifs de coordination mis en évidence. Trois dimensions ont présidé au choix des études de cas :

- le degré d'avancement de l'objet par rapport au processus de décision ;
- les niveaux institutionnels impliqués dans le projet ;
- le caractère transfrontalier ou non du cas.

Les six études de cas retenues sont les suivantes³.

Bâle : le tram du Claragraben. Ce projet, qui ne verra finalement pas le jour, consiste à réaliser une ligne de tramway d'interconnexion. L'objectif

³ La recherche présentée a fait l'objet de plusieurs publications : Sager *et al.* 1999 ; Kaufmann *et al.* 2003 ; Kaufmann et Sager 2006).

du projet est de renforcer l'offre pénétrante de transports publics depuis le nord de l'agglomération. L'impact du projet est concentré dans une zone extrêmement localisée où la densité urbaine est forte.

Bâle : la ligne verte du S-Bahn. Ce projet, réalisé, consiste à développer une nouvelle offre ferroviaire diamétrale en utilisant des infrastructures existantes. Il s'inscrit dans le cadre plus large de la réalisation d'un réseau de S-Bahn dans la région bâloise. La ligne verte est transfrontalière (franco-suisse), ce qui complexifie le processus de décision et les enjeux de coordination.

Berne : le pôle urbain du Wankdorf. Le projet, réalisé, consiste à planifier une centralité urbaine comprenant notamment une jonction autoroutière, une gare du S-Bahn bernois et un terminus de ligne de tramway. Ce pôle accueille à la fois des emplois, un stade de football, un centre commercial, des équipements de loisir et un parking P+R. Cette étude de cas se situe dans une zone actuellement faiblement densifiée et implique des partenariats entre acteurs publics et acteurs privés.

Genève : le Rhône Express Régional. Ce projet, réalisé, consiste à dynamiser l'offre ferroviaire entre le centre-ville et la partie ouest du canton de Genève en utilisant des infrastructures existantes. Le projet dont l'impact est régional se situe dans une zone à faible densité urbaine. Le terminus de la ligne était initialement situé à la frontière franco-suisse de La Plaine, il a par la suite été prolongé jusqu'à Bellegarde en France.

Genève : le pôle urbain de la Praille-Bachet de Pesay. Ce projet, réalisé, a consisté à requalifier l'entrée sud de Genève. Situé à une jonction autoroutière et à proximité d'un nœud de transports publics, il comprend un programme très proche de celui du pôle du Wankdorf à Berne, soit la réalisation d'un stade de football, d'un complexe commercial, d'équipements hôteliers et culturels, d'un parking P+R et d'une gare. Ce projet se caractérise par une forte implication d'acteurs privés (promoteur du stade et du centre commercial).

Lausanne : le prolongement du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher. Le projet, lui aussi réalisé, a consisté à prolonger une ligne régionale de chemin de fer jusqu'au centre-ville et de développer à son nouveau terminus une interface de transports publics. Le projet est situé dans une zone à forte densité et vise la recomposition des centralités urbaines lausannoises, il implique des partenariats publics-privés.

Les six études de cas mettent en évidence cinq enjeux d'une prise de décision coordonnée entre politiques de transport et politique de développement urbain.

L'architecture institutionnelle

Les études de cas montrent l'importance de l'organisation interne des administrations et des organes de coordination sur le processus de décision. Dans ce domaine, trois aspects sont ressortis comme décisifs.

1. La clarté de la définition des rôles dans le dispositif. La clarté de l'organigramme, caractéristique des études de cas bâloises et bernoises, favorise la prise de rôle de chaque acteur et son positionnement. C'est ainsi que dans les trois études de cas alémaniques, les commissions de coordination ad hoc n'ont pas de « doublons » et que la différenciation entre le politique et le technique est formalisée.
2. La temporalité de l'ouverture du réseau d'acteurs impliqués dans le processus de prise de décision. Il est ressorti des études de cas que les dispositifs comprenant des réseaux d'acteurs ouverts favorisaient les rapports de force au détriment des logiques de projets. À l'inverse, les dispositifs comprenant des réseaux fermés où seuls siègent les acteurs impliqués financièrement favorisent les logiques de projets. Dans la mesure où le cercle d'acteurs impliqués dans un projet change en fonction de l'objet, cette observation renforce le constat que les commissions ad hoc facilitent la prise de décision.
3. L'efficacité du travail en commission est liée à l'absence d'intermédiaire. Il est ressorti des analyses qu'une telle situation favorise une dynamique de projet par rapport à une dynamique de rapports de force entre acteurs.

Le financement comme incitation à la coordination

Les règles du jeu en matière de financement d'infrastructures constituent une structure d'opportunité que les acteurs locaux s'approprient. Ainsi, plusieurs projets ont pu être montés grâce à un financement de la Confédération Suisse (l'État).

Dans les études des cas, le montage financier est ressorti comme élément incitatif décisif central de l'articulation et de la coordination entre urbanisme et transport. Si les lois-cadres définissant des objectifs politiques à atteindre constituent des aides au démarrage de projets en leur apportant un argumentaire, les lois incitatives sont décisives pour passer du projet à sa réalisation.

Le contexte morpho-géographique préexistant comme opportunité ou comme obstacle

Les études de cas montrent que le contexte morpho-géographique façonne la manière d'aborder la question de la coordination urbanisme-transport.

La présence d'un réseau ferroviaire régional embryonnaire (comme à Genève) ou très développé (comme à Berne) est décisive dans les représentations qu'ont les acteurs de mener une politique coordonnée. Dans les études de cas genevoises et lausannoises, la plupart des acteurs interrogés ne croient pas à la possibilité d'amarrer les urbanisations futures aux infrastructures de transports publics. «Les gens se localisent en fonction de l'autoroute et on ne peut rien y faire» affirme par exemple ce responsable lausannois, en justifiant sa position par la périurbanisation actuelle dans la région lausannoise et l'autonomie communale en matière de plans d'affectations. De même, le cas du pôle La Praille-Bachet illustre la difficulté à rediriger la planification d'un secteur qui s'est urbanisé avec des métriques automobiles vers une accessibilité multimodale. A contrario, l'indissociabilité du couple urbanisation-transports publics, observée à Berne, est héritée des options politiques antérieures et d'un contexte se caractérisant par une très grande abondance de lignes ferroviaires régionales, et contribue à forger les cultures professionnelles des urbanistes et ingénieurs des transports en leur servant de modèle.

L'effet incitateur d'un référentiel environnemental partagé

Les études de cas indiquent que le degré de conscience écologique des acteurs a un impact sur la manière dont est pensée l'articulation entre urbanisme et transports, et la coordination. Ces valeurs, normées par des lois fédérales (OPair, OPB) ou cantonales (Loi genevoise sur les transports publics), se sont révélées importantes dans chacune des études de cas retenues. Nos résultats indiquent plus particulièrement que l'importance de l'effet incitateur des valeurs écologistes est étroitement liée à la question des référentiels de l'action publique (au sens de Muller 2008). Lorsque les valeurs écologistes sont partagées par l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus, qu'elles font donc partie du référentiel en matière de politique des transports et de l'urbanisme, leur impact est d'autant plus fort. La ligne verte transfrontalière du S-Bahn bâlois est sans doute le cas le plus révélateur de cet aspect : l'impulsion de départ du projet est venue de Suisse pour des motifs écologiques partagés par l'ensemble des acteurs. En France, où, à l'époque, l'écologie n'était ni à l'agenda politique, ni centrale dans le référentiel de l'action publique dans le domaine des transports et de l'urbanisme, le projet n'a rencontré que peu d'enthousiasme. Il s'est finalement réalisé malgré ce scepticisme, grâce à la pugnacité des partenaires helvétiques, convaincus de son importance, pour des motifs écologiques.

L'effet ambivalent des cultures professionnelles

Deux aspects, relatifs aux cultures professionnelles des administrations supposées se coordonner, sont apparus comme décisifs :

1. Dans un processus de coordination, des cultures professionnelles différentes peuvent être un atout. C'est en particulier le cas dans des commissions ad hoc où tous les acteurs réunis sont financièrement impliqués et partagent une même volonté d'aboutir. La diversité des références et des manières de travailler est alors une source d'enrichissement du projet. Dans d'autres configurations d'acteurs en revanche, et notamment lorsque les réseaux sont très ouverts et marqués par la dominance des rapports de force institutionnels, elles sont généralement sources de conflits.
2. La coordination est constitutive des cultures professionnelles. A Genève, Lausanne et Bâle, où nous avons constaté une faible «culture de la coordination» entre ingénieurs et urbanistes, les projets sont ancrés dans un des deux domaines, soit les transports (pour le LEB, le Rhône Express Régional, la ligne verte du RER bâlois), soit l'urbanisme (le pôle de La Praille-Bachet), le lien avec l'autre champ faisant l'objet de la coordination. Il en résulte parfois des difficultés de mise en cohérence, comme dans le cas du pôle de La Praille-Bachet où les localisations retenues pour le centre commercial, le centre des congrès et l'hôtel limitent les possibilités d'articulation aux infrastructures de transports collectifs. Dans d'autres cas, cette situation donne lieu à des conflits au sein des commissions chargées de la coordination, comme pour le tram du Claragraben. Dans d'autres cas encore, le lien avec l'autre champ n'est jamais réalisé, comme pour le Rhône Express Régional ou la ligne verte du S-Bahn bâlois qui sont tous deux des projets n'ayant de facto pas de composante urbanistique, les réalisations prévues dans ce domaine n'ayant pas abouti. A l'inverse à Berne, où nous avons constaté une forte «culture de la coordination», celle-ci se traduit par une intégration des aspects urbanistiques et de transport dans une même approche, ceci dès la genèse du projet.

Les cinq enjeux de la décision coordonnée qui viennent d'être mis en évidence ne sont pas indépendants les uns des autres, mais ils s'agencent et s'enchaînent de façon dynamique pour conduire à des prises de décisions permettant le déploiement d'une politique coordonnée plus ou moins cohérente par rapport à des objectifs politiques fixés. Trois aspects de cette dynamique sont alors importants pour une prise de décision qui soit non seulement coordonnée, mais aussi cohérente avec des objectifs politiques affichés.

Le degré de légitimité qui forge l'ambition de coordination

Dans les contextes où le respect de l'environnement dispose d'une légitimité indiscutable, l'articulation entre l'urbanisme et les transports est pensée en faveur des transports publics, ce qui implique des ambitions importantes en termes de coordination. À l'inverse, dans les contextes où la conscience écologique est peu développée, l'amarrage entre l'urbanisme et les transports est pensé en faveur de la route, ce qui implique de faibles ambitions de coordination.

Plusieurs aspects sont susceptibles de favoriser l'une ou l'autre de ces dynamiques : les rapports de force partisans au niveau local, qui vont contribuer à asseoir la légitimité politique de l'écologie, les cultures professionnelles et le contexte morpho-géographique, qui vont largement contribuer à définir un champ du possible de l'articulation entre urbanisme et transports. De ces aspects va dépendre l'intensité de l'implication des différents acteurs dans le processus, intensité qui se traduira ensuite par la qualité du dispositif opératoire mis en place.

Des coalitions d'acteurs à la réalisation de projets

Deux logiques dominantes de prise de décision sont mises à jour par les études de cas, elles correspondent tantôt à des phases du projet, tantôt à l'ensemble du processus :

- une logique où les acteurs s'affrontent en vue du pouvoir ; les enjeux sont alors la reconnaissance dans un rapport de force, voire l'affirmation d'une suprématie, et ;
- une logique où les acteurs collaborent en vue d'une réalisation ; l'enjeu est alors la réalisation du projet, quitte à devoir effectuer des compromis.

Plusieurs aspects sont susceptibles de favoriser la dominance du rapport de force et de la logique de projet : le partage de mêmes valeurs et des mêmes objectifs, notamment en ce qui concerne le respect de l'environnement, la clarté de l'architecture institutionnelle interne aux administrations, un réseau d'acteurs restreint aux partenaires directement impliqués, la possibilité de disposer d'un financement national vont favoriser l'action. À l'inverse, une faible légitimité du respect de l'environnement, une architecture institutionnelle enchevêtrée, un réseau d'acteurs ouvert associé à des cultures professionnelles sectorisées, vont favoriser la conflictualité.

Du projet partagé au passage à l'acte

L'ambition des acteurs et le fait qu'ils se situent dans la perspective d'un projet ne signifient pas forcément que nous soyons en présence d'une

coordination exemplaire. Nous abordons ici le troisième axe. Assurer la coordination entre transport et urbanisme implique d'asseoir cette volonté sur un cadre législatif. Il est en particulier nécessaire que des plans directeurs, des lois-cadres et de financement offrent des opportunités pour de telles réalisations. Dans notre corpus d'études de cas, le rapport «RER bernois et urbanisation» et ses suites législatives ont ainsi été décisifs pour assurer la coordination exemplaire observée dans l'agglomération bernoise. Au niveau législatif relevons encore qu'il n'existe pas à proprement parler de loi financièrement incitatrice à la coordination, ni au niveau fédéral, ni dans les cantons. Il en résulte qu'en l'état actuel des choses, la coordination est plutôt un obstacle au financement d'un projet qu'un atout. Le prolongement du LEB à Lausanne l'illustre : dans la mesure où les opportunités de financement fédéral de ce projet émanent de la loi sur les chemins de fer, il doit impérativement relever de ce seul domaine pour s'assurer la manne fédérale.

Les différences contextuelles observées entre les agglomérations étudiées en termes d'amarrage entre les infrastructures de transport et le développement urbain peuvent être lues à l'aide des trois aspects qui viennent d'être présentés.

Les ambitions de coordination sont plus limitées à Genève et Lausanne qu'à Bâle et Berne, ce qui découle en dernière analyse d'une légitimité plus faible du respect de l'environnement et du potentiel d'accueil induit par les politiques passées en matière d'articulation entre urbanisme et transport.

Dans les cas romands et pour le tram de Claragraben à Bâle, les objectifs d'une coordination entre les politiques des transports et de maîtrise de l'urbanisation ne sont pas fixés a priori. Cette situation se traduit dans le fonctionnement des dispositifs de coordination par une simultanéité de la définition des objectifs à atteindre en matière de coordination et la gestation du projet. A contrario, les projets du pôle urbain du Wankdorf et la ligne verte du S-Bahn bâlois répondent à des objectifs préétablis et partagés par les différents acteurs impliqués que le dispositif vise à atteindre. Il résulte de la dichotomie entre objectifs à atteindre et réalisation du projet que la coordination est davantage dirigée vers le projet.

Les ambitions de la coordination sont associées aux opportunités différentes pour asseoir un projet. C'est ainsi que l'on peut différencier des cas où (1) les opportunités saisies relèvent de documents directeurs, et des cas où (2) l'opportunité est essentiellement d'ordre financière et liée à la Confédération. On retrouve dans le premier cas de figure les projets les plus ambitieux, comme le pôle du Wankdorf à Berne et la ligne verte du S-Bahn bâlois, ainsi que le Rhône Express Régional à Genève (qui s'inscrit dans le

projet Transports Collectifs 2005 qui ne prévoit cependant rien sur l'articulation entre l'urbanisation et les infrastructures de transports collectifs). Au chapitre de la saisie d'opportunités financières exogènes, se trouvent les projets de prolongement du LEB (Lausanne), le pôle de La Praille-Bachet (Genève) et le tram du Claragraben (Bâle).

Les études de cas qui viennent d'être brièvement présentées débouchent finalement sur un constat essentiel : la mobilité des acteurs publics en matière de prise de décision dépend, d'une part, de leurs idées, de leur union, de leur pugnacité et de leur capacité à négocier ; et, d'autre part, des contextes morpho-géographique, social et culturel localisés dans lesquels ils se situent. Les études de cas indiquent donc que la transformation du potentiel d'accueil d'un territoire résulte de la rencontre entre une politique coordonnée plus ou moins cohérente dans ses ambitions et ses réalisations, et du terreau constitué par la matérialisation des actions passées sous forme d'artefacts, d'infrastructures, de rapports sociaux ou de modes de vie.

5.5.3 Les voies du changement

Après avoir exploré les ressorts de la prise de décision coordonnée, nous allons à présent nous intéresser à la traduction de ces décisions dans le territoire sur le long terme. Les décisions se traduisent en réalisations, matérielles ou non, dont nous venons de voir qu'elles sont susceptibles de modifier le potentiel d'accueil d'un territoire, mais nous savons aussi que les effets d'une décision sur un territoire donné sont contextualisés. Ces effets vont en particulier dépendre du potentiel d'accueil de cette décision dans le territoire préexistant.

Pour aborder ces aspects, nous allons utiliser les données d'une recherche comparative sur six agglomérations menée avec Hanja Maksim et Géraldine Pflieger notamment (Pflieger *et al.* 2009 ; Maksim 2011). La comparaison concerne deux niveaux d'analyse : d'abord au plan international, puisque six études de cas ont été retenues en Allemagne, en France et en Suisse, ce qui permet de contrôler les effets des lois et normes qui sont propres à chaque pays, ainsi que les référentiels globaux animant le domaine ; ensuite entre agglomérations de taille comparable (300 000 à 600 000 habitants) au sein de chacun de ces pays.

Concernant ce second niveau de comparaison, le choix a été basé sur les usages des moyens de transport (mesuré par la motorisation des ménages et le taux d'utilisation des moyens de transport dans la vie quotidienne).

Dans chaque pays, une agglomération caractérisée par un fort usage automobile a été identifiée, ainsi qu'une agglomération dans laquelle l'utilisation d'autres moyens de transport est importante. Une telle sélection permet de disposer dans chaque pays de «terrains extrêmes» en matière d'utilisation des moyens de transport et donc de contrôler a priori, et par la comparaison, la présence de modes de vie spécifiques.

Les couples agglomérations d'Oldenburg et Karlsruhe (Allemagne), de Clermont-Ferrand et Grenoble (France), et de Lausanne et Bâle (Suisse) ont ainsi été retenues comme terrains.

Chaque agglomération a fait l'objet d'une analyse des trajectoires en matière de transport et d'urbanisme entre les années 1950 et 2000. Nous nous sommes appuyés sur trois matériaux principaux : un dépouillement de la presse locale depuis les années 1960, focalisé sur le thème des transports et du développement urbain ; une recension des documents, rapports publics traitant des principaux projets de l'agglomération ; des entretiens longs avec des acteurs à responsabilités (décideurs, élus, techniciens en activité ou en retraite, responsables d'associations d'usagers, de partis politiques). La grille d'entretien visait à mobiliser la mémoire des acteurs interviewés sur une période de dix à quinze ans, en la confrontant dans un deuxième temps aux sources documentaires recueillies⁴.

Six monographies historiques complètes ont ainsi été rédigées en détaillant chacune des trajectoires repérées dans les agglomérations, les tendances principales de l'urbanisation et les mutations de l'action publique au cours des cinquante dernières années.

Il ressort de ces monographies que selon la région urbaine considérée, les pouvoirs publics ont une motilité très inégale pour réaliser un tel programme, et que celle-ci renvoie à des formes variées de dépendance de sentier :

Une motilité faible : la reproduction

Par sa régularité, sa continuité et sa dimension cumulative, les trajectoires des politiques d'urbanisme et de transport à Clermont-Ferrand et à Oldenburg sont typiques d'une reproduction sur le long terme.

A Clermont-Ferrand, cette inertie a été alimentée par un idéal fonctionnaliste d'organisation de l'espace, une variable d'ordre cognitif, qui s'est

⁴ Pour ce qui concerne les projets urbains et les politiques de transports en cours d'application, depuis moins de cinq ans, nos monographies nuancent l'importance des changements récents, car nous ne bénéficions pas de la distance temporelle suffisante.

appuyé sur deux facteurs de dépendance principaux : la morphologie spatiale, façonnée par la politique de spécialisation sociale de la ville-centre de la Municipalité ainsi que les par les stratégies de fuites du centre-ville déployées par les habitants ; les infrastructures routières qui ont accompagné un développement urbain socialement fragmenté entre la ville-centre et la périphérie. Aucun événement, contingent ou non, n'a réussi à perturber cette inertie.

Une motilité forte : l'innovation

Les exemples de Grenoble et de Lausanne montrent la puissance d'une rupture d'ordre socio-politique sur une trajectoire. Dans les deux cas, il s'agit d'une stratégie d'innovation et de réaction aux tendances et modèles de développement antérieurs. Ces trajectoires peuvent être qualifiées d'innovantes car elles ont procédé à partir d'un travail critique, visant à réagir aux modalités d'organisation urbaine antérieures et à initier des modalités d'articulation renouvelées entre urbanisme et transport. Dans les deux agglomérations, l'innovation va progressivement se transformer en reproduction, mais selon des modalités différentes. A Grenoble, le tramway va faire recette, tandis qu'à Lausanne, les grands projets contenus dans le plan directeur de la Communauté d'agglomération (CIURL) de 1973, vont faire office de véritable « feuille de route » en matière de politique des transports pour les 30 ans qui ont suivi.

Une motilité erratique : la contingence

La troisième forme de sentier observée se caractérise par la contingence. Nous l'avons observée à Karlsruhe et à Bâle. Dans ces deux cas en effet, les trajectoires observées sont marquées par des choix très spécifiques et contingents, à contre-courant des options dominantes prises dans le domaine des transports. Dans les deux cas, ces choix initiaux ont été confortés et reproduits grâce à des cadres cognitifs et institutionnels stables, et ont fini par composer des sentiers de dépendances de l'innovation.

L'identification de ces trois formes de dépendance de sentier indique clairement que les possibilités de changement en matière de politique des transports et de développement urbain sont « localisées » différemment suivant l'agglomération considérée, et surtout, elles apparaissent comme étant d'une ampleur pour le moins contrastée.

- A Karlsruhe, les politiques de transports et d'urbanisme sont aux prises avec un sentier de l'innovation constituant un terreau très favorable à l'expérimentation de solutions nouvelles. En conséquence, c'est avec l'implémenta-

tion d'idées nouvelles que l'action publique produit des réalisations.

- A Clermont-Ferrand, le sentier d'inertie sociotechnique observé fait qu'une volonté de susciter des reports modaux passe d'abord par une politique de requalification de la ville-centre et une politique du logement visant la diminution de la ségrégation sociale au sein de l'aire urbaine. Ceci suppose in fine une intercommunalité forte.
- A Grenoble, le sentier politique du référentiel territorial a conduit à de nombreuses réalisations internes à ce périmètre. Poursuivre une politique de report modal suppose dans ce contexte d'agir prioritairement à l'extérieur du périmètre, par l'offre ferroviaire.

5.6 Conclusion

Au début de ce chapitre, j'ai montré que la motilité des acteurs publics et des entreprises était marquée par une asymétrie fondamentale : les acteurs publics sont dans une large mesure condamnés à transformer leur motilité en mobilité, tandis que les acteurs collectifs privés ont souvent des latitudes plus larges et peuvent transformer leur motilité en mobilité ou en déplacements. On peut même ajouter que l'essor des accords de libre-échange et l'essor de l'industrie financière depuis les années 1980 incitent les acteurs collectifs privés à adopter des stratégies de déplacement.

Les stratégies de déplacement des entreprises constituent a priori un défi pour les villes et les territoires dans la mesure où elles les mettent explicitement en concurrence. Le potentiel d'accueil qu'elles offrent à des activités variées et des projets d'acteurs diversifiés est dès lors au cœur de leur dynamique. La capacité des acteurs publics à être mobiles pour rendre attrayante la région urbaine qu'ils gouvernent et ainsi répondre aux stratégies de déplacement des privés est dès lors centrale.

L'analyse des facteurs susceptibles de favoriser cette mobilité des acteurs publics pour les politiques de transport et d'urbanisme a montré que cette mobilité dépend des acteurs, de leur capacité à négocier et du contexte morpho-géographique, social et culturel dans lequel ils se trouvent. Ce résultat concerne à la fois les prises de décision et leur concrétisation dans la ville, sous forme d'artefact, d'infrastructure, de loi ou de procédure.

En d'autres termes, une décision donnée, une réalisation, n'a généralement pas les mêmes effets partout. Une action politique sur l'espace n'est transférable que dans des terrains comparables en termes d'enclassement des politiques. En conséquence, une bonne pratique ne l'est qu'en référence à un contexte.

Ce résultat très important montre que le potentiel d'accueil préexistant est en tant que tel un facteur induisant l'étendue et la localisation des possibilités de changement. Le fait qu'il soit fortement marqué par des logiques de reproduction ou au contraire par une tradition de l'innovation change les possibilités d'agir. De la même manière, les prises contextuelles qu'il offre pour changer de politique sont importantes. Nous avons en particulier pu le mettre en évidence pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires : lorsqu'elles forment une étoile ferroviaire développée, il est plus facile de mener une politique de développement urbain amarrée aux infrastructures ferroviaires que lorsqu'elles sont presque inexistantes, quelle que soit la volonté politique de le faire...

L'examen des trajectoires des six agglomérations de Bâle, Clermont-Ferrand, Grenoble, Karlsruhe, Lausanne et Oldenburg a montré qu'en matière d'élargissement ou de rétrécissement d'un potentiel d'accueil, les agglomérations peuvent être prises dans des cercles vertueux ou au contraire des cercles vicieux, et que les changements de cap se font souvent soit de façon fortuite (comme à Karlsruhe), soit au prix d'un investissement massif (comme à Grenoble).

Par rapport à la proposition théorique que nous avons faite concernant l'hospitalité d'un territoire à des projets, l'ensemble de ces résultats montre que les acteurs publics n'ont pas toutes les cartes en main pour mener une action mobile visant le changement, même s'ils ont une vision commune, qu'elle est pertinente et qu'ils se coordonnent... L'existant, qui s'est construit au fil du temps long, s'est ancré dans les cultures, les rapports sociaux, les modes de vie, joue un rôle central dans le changement ou l'immobilisme.



Paris 2010 - Vincent Kaufmann

6

Artefacts et motilité

6.1 Introduction

Au fil des chapitres précédents, la dimension matérielle d'une ville ou d'un territoire est apparue comme centrale dans la définition de sa substance et de ses dynamiques (Jensen 2013; Storper 2013; Cogato Lanza *et al.* 2013). D'une part, les artefacts matériels offrent autant de prises pour les projets des personnes. D'autre part, les infrastructures, les équipements, les formes urbaines sont centrales dans l'attractivité d'un territoire pour des acteurs collectifs, car elles contribuent à définir l'étendue, la nature et la diversité du potentiel d'accueil d'une ville ou d'un territoire.

Ce chapitre est consacré à l'approfondissement de l'analyse sur la dimension matérielle de la ville. Notre interrogation générale sur ce qui fait la substance d'un territoire et d'une ville amène à questionner le rôle de la dimension matérielle de la ville et de l'urbain sur l'étendue du champ des possibles en matière de potentiel d'accueil à des projets; et plus précisément encore sur les configurations qui produisent des potentiels d'accueil plus ou moins étendus¹.

¹ Ce chapitre s'appuie en partie sur les réflexions conduites dans le cadre de la recherche comparative sur la trajectoire en matière de politique de transport et d'urbanisme (Pflieger *et al.* 2009).

Pour ce faire, nous procéderons en trois temps. Nous nous doterons tout d'abord d'un cadre analytique permettant de saisir les dimensions matérielles d'un territoire et leur formation par des analyses empiriques.

Ce qui définit l'étendue et l'ouverture du potentiel d'accueil renvoie largement aux dispositifs matériels qui les encadrent. Toute action est en effet située, et suppose que l'environnement offre des prises permettant de la réaliser (Gibson 1979). La motilité d'un acteur trouve ainsi dans un territoire un terreau plus ou moins favorable, ce qui influence de manière assez directe le degré de facilité de la réalisation de projets.

Les artefacts matériels sont centraux dans le potentiel d'accueil procuré par un territoire à des projets. Reconnaître que 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 est un fait avéré (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 déplacement. Les aménités culturelles, sportives et économiques sont aussi de nature à définir le potentiel d'accueil de projets (Pflieger *et al.* 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 montrant 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.

6.2 Artefacts et sédimentation

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il n'est sans doute pas inutile de rappeler le statut de cette analyse. Loin de véhiculer un dualisme entre un contexte qui s'imposerait aux acteurs individuels et collectifs, le contexte est une co-construction qui doit impérativement être replacée dans une perspective temporelle, comme l'a développée le chapitre 5. Ainsi que nous l'avons déjà illustré dans les chapitres précédents, nous tenons donc à distance une approche dualiste qui considérerait un monde matériel et formalisé qui constitue un cadre objectif dans lequel se déroulent des pratiques et des actions sociales marquées par la subjectivité.

Notre posture accorde donc une place importante au temps long, et rejoint en cela l'approche du territoire de l'architecte et historien André Corboz, qui définit le territoire comme un palimpseste, à la fois

marqué par des irréversibilités et un caractère singulier, en clair par une trajectoire.

«Le territoire, tout surchargé qu'il est de traces et de lectures passées en force, ressemble à un palimpseste. Pour mettre en place de nouveaux équipements, pour exploiter plus rationnellement certaines terres, il est souvent indispensable d'en modifier la substance de façon irréversible. Mais le territoire n'est pas un emballage perdu ni un produit de consommation qui se remplace. Chacun est unique, d'où la nécessité de "recycler", de gratter une fois encore [...] le vieux texte que les hommes ont inscrit sur l'irremplaçable matériau des sols, afin d'en déposer un nouveau, qui réponde aux nécessités d'aujourd'hui avant d'être abrogé à son tour.» (Corboz 2001 ; 228)

La prise en considération du temps a pour conséquence que l'analyse ne part jamais d'une situation de départ, il y a toujours héritage d'une situation, plus ancienne, qui a laissé des objets et des traces de différentes natures dans le territoire, c'est ce que Michael Storper appelle «the dark matter of context», qui fait qu'un contexte est par essence singulier et non généralisable (Storper 2013 : 156). L'ensemble des artefacts produits, de toutes tailles, qui composent une morphologie sociospatiale peut être considéré comme une sédimentation des politiques publiques passées à incidence spatiale et de la matérialisation dans l'espace des décisions des personnes et des acteurs collectifs privés.

Des différenciations spatiales résultent nécessairement de cette sédimentation. Elles constituent des éléments contextuels et structurels qui encadrent la motilité des acteurs. Ainsi par exemple, les différenciations sociales internes à une agglomération urbaine, soit à la fois la force et la géographie de la ségrégation sociale, sont de nature à orienter le champ du possible de l'action publique (Orfeuill 2004) : une concentration de population pauvre dans des quartiers de banlieue pose la question de l'accès à la ville différemment qu'une situation où cette même population est surtout située en ville-centre. Autre exemple, les densités humaines héritées de la sédimentation des politiques et des actions individuelles et collectives vont déterminer le degré de massification des flux de mobilité et par ce biais définir un champ des possibles en matière de politique des transports. Une structure de peuplement diffuse ne permet en particulier pas, pour des questions de rentabilité, de développer des réseaux de transport collectif en site propre (Bavoux *et al.* 2005).

6.3 La réversibilité des artefacts

Dans la mesure où le temps long est central dans la sédimentation des artefacts produits dans une ville ou un territoire, se pose la question du renouvellement, du changement et de la réversibilité des artefacts urbains.

Les questions du temps, du poids de l'Histoire et de l'inertie des actions publiques passées demeurent largement représentées à travers trois champs de recherche.

Tout d'abord, la notion de régimes urbains – diffusée au-delà des États-Unis depuis le début des années 1990 (Stone 1989) – vise à offrir une représentation temporelle des politiques locales et à accorder une place de premier plan aux acteurs sociaux et politiques dans la définition des arrangements temporels, leurs entrées en crise et leurs dépassements. Dans leur état de l'art sur la notion de régime urbain, et contre la tendance à l'élargissement du concept, Mossberger et Stoker (2001) soulignent par exemple à quel point les régimes urbains consistent en une coalition d'acteurs, ancrée dans une coopération de long terme plutôt que dans une coalition de circonstance. Dans cette première approche, la production matérielle d'une ville ou d'un territoire proviendrait de la stabilité des coalitions sociopolitiques.

Ensuite, dans la lignée des travaux institutionnalistes de Paul Pierson (2000) ou de Mahoney (2000), des urbanistes se sont attachés à mettre en exergue l'inertie propre aux systèmes locaux qui reste la conséquence de la rigidité des arrangements institutionnels, des rendements croissants des choix passés et du coût élevé du changement de voie. Woodlief (1998), par exemple, analyse ces types de reproduction en montrant comment face à la même crise de la grande dépression des années 1930, les villes de Chicago et de New York ont suivi des sentiers différents dépendant des arrangements institutionnels locaux.

Enfin une série de recherches portant sur les STS (sciences, technologies, sociétés) et la ville se sont attachées à étudier le rôle des infrastructures et des choix techniques (Tarr et Dupuy 1988; Graham et Marvin 2001) dans la production des territoires. Elles accordent une importance centrale aux phases successives de développement technologique ou aux rôles des standards (Lorrain 2004) dans la composition de l'Histoire locale des villes. Anique Hommels (2005), en particulier, a proposé une typologie des modes d'enchaînements sociaux et techniques des infrastructures et des formes urbaines.

Il est certain que ces courants de recherche n'épuisent pas le sujet de l'impact du temps long sur la production de la ville. En particulier, la recherche urbaine est peu disserte sur les transformations urbaines résultant de l'appropriation par les acteurs individuels et collectifs des potentiels de vitesse procurés par les infrastructures de transport et de télécommunication.

6.4 Potentiels de vitesse, motilité et dynamique urbaine

Si l'importance de la dimension matérielle d'une ville ou d'un territoire a toujours été centrale dans la définition de sa substance, le fait qu'elle le soit également dans sa dynamique est plus récent et découle de l'amélioration des systèmes de transport et de communication, qui, associée au libre-échange, permet de réaliser des déplacements et des mobilités simplement impossibles auparavant.

Le chapitre 5 l'a montré avec insistance : les potentiels de vitesse offerts par les systèmes techniques de transport et de communication sont des ingrédients contextuels décisifs dans les stratégies d'acteurs en matière de motilité. Il est impossible d'imaginer une division spatiale du travail sans système de transport efficace. De même, le développement du secteur financier et de la mobilité des capitaux à l'échelle mondiale est rendu possible par les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Les changements survenus dans le système économique mondial dès les années 1980 sont allés de pair avec l'apparition de potentiels de vitesse nouveaux dont l'appropriation a permis des gains de productivité.

Nous allons maintenant revenir sur les potentiels de vitesse et l'innovation technique dans le domaine des transports et des télécommunications en s'interrogeant sur leur ambivalence. Les progrès techniques dont sont issus les accroissements de vitesse renvoient à la valorisation de la vitesse, valorisation qui se heurte actuellement aux conséquences environnementales des moyens de transport rapides et à l'usage qu'en fait l'économie (délocalisations, accroissement de la concurrence, etc.).

Historiquement, l'accroissement de la vitesse s'est réalisé par bonds et les plus spectaculaires de ceux-ci concernent ces deux derniers siècles. Auparavant, seuls la lance avec propulseur, la flèche, le cheval et le dromadaire (et leurs techniques associées), le pigeon voyageur et enfin le boulet

de canon et la balle de fusil avaient réalisé des vitesses dépassant les limites de l'homme à pied². La Révolution industrielle, en bouleversant la donne énergétique et en accélérant les processus de mécanisation puis de motorisation, a occasionné, dans le domaine de la mobilité, un formidable jeu de rétroactions positives, de nombreux facteurs humains et matériels se mettant à agir en mode de fertilisation croisée. D'une manière ou d'une autre, l'émergence des grands systèmes techniques liés à la mobilité a caractérisé les étapes de croissances de la société industrielle jusqu'à aujourd'hui.

La vapeur puis l'électricité ont ainsi consacré le chemin de fer, les véhicules à hydrocarbures (voiture, camion, avion) venant ensuite s'ajouter à l'offre d'infrastructures de mobilité, dopées plus récemment par les technologies de l'information et de la communication (TIC). Ce sont dans tous les cas de vastes systèmes techniques qui soutiennent ces réseaux de service et leur coût, leur développement progressif et leur maintenance à un certain niveau de fiabilité et de confort impliquent un bagage de connaissances très diversifié. L'accroissement des vitesses (vitesses pures, intermodales ou porte-à-porte) est une des résultantes majeures de ces efforts sociotechniques, façonnés par, et façonnant, nos modes de vie et nos territoires.

Associée à une efficacité apparente et croissante, la vitesse a fonctionné jusqu'ici comme figure par excellence de la productivité et du progrès technique. Mais comme toute figure, elle sous-tend plusieurs réalités constitutives. Elle se présente notamment sous la forme de performances centrées sur la personne (aller plus vite, en empruntant divers véhicules ou grâce à l'efficacité des systèmes logistiques et organisationnels), mais aussi produites collectivement, dans tous les cas permettant d'effectuer plus vite non seulement des trajets, mais aussi quantité d'opérations matérielles ou de services. La vitesse est désormais un paramètre inscrit au cœur de nos représentations culturelles et même ceux qui n'ont pas forcément les moyens d'y participer en sont dans une large mesure dépendants.

Jusqu'aux premiers rapports alarmistes sur les effets de la croissance dans les années 1970, on oppose un contrepoint à l'enthousiasme technologique qui prévalait dans les années 1950-1960. Si depuis l'industrialisation, la vitesse de transport est au centre de controverses, celles-ci n'avaient pas

² Comme l'a suggéré Friedmann (1966), il faut comprendre que les cadres de perception de la vitesse tels que nous les connaissons n'ont pas toujours existé, mais qu'ils se sont développés par rapport à des références apparues très progressivement, chaque étape ouvrant de façon relative et particulière le champ des possibles.

la force suffisante pour empêcher le développement des grands réseaux, même au plan local. Depuis une quarantaine d'années, des lézardes apparaissent dans la croyance dans la technologie et génèrent de nombreux blocages, que cela soit au plan local comme global. En fait, les effets de congestion, de risque, de pollution et de raréfaction des ressources naturelles progressent... à la même vitesse.

6.5 Explorations empiriques

Pour explorer les effets des artefacts sur la motilité, trois recherches serviront de base. Les données d'enquêtes relatives aux modes de vie résidentiels à Berne et Lausanne, que nous avons déjà utilisées dans le chapitre 4 (Pattaroni *et al.* 2008), le matériau d'une recherche comparative sur six pays européens (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Suisse) sur les interactions entre l'offre ferroviaire et la motilité de la population (Kaufmann *et al.* 2008), et les données d'une recherche comparative franco-suisse sur les inégalités d'accès à la ville (Jemelin *et al.* 2006).

Ces trois recherches permettront d'explorer successivement les effets des potentiels de vitesse sur les trois principales dimensions de la motilité, à savoir les projets, les compétences d'usage et les accès.

6.5.1 Les artefacts : ces séducteurs qui font naître les projets

Le contexte peut faire naître le projet. L'enquête sur les modes de vies résidentiels à Berne et Lausanne montre que l'offre multimodale de transports urbains et le marché du logement, soit un ensemble d'artefacts urbains, influencent la distribution spatiale des modes de vie, mais aussi leur prégnance au sein de la population des familles. En d'autres termes, les artefacts sont de nature à rendre séduisants certains modes de vie résidentiels, donc certains projets.

Comme l'agglomération de Berne offre sur tout son territoire une bonne accessibilité en transport public, elle permet à des personnes valorisant cette qualité fonctionnelle de s'installer aussi bien en ville que dans la périphérie, voire le périurbain et plus largement de moins dépendre de la voiture. Ainsi les ménages qui se déplacent essentiellement à pied, à vélo et en transports publics sont répartis de manière beaucoup plus homogène sur le

Tableau 6.1 Typologie des modes de vie résidentiels triée par agglomération (Berne, Lausanne).

| | Citadins engagés | Communautaires | Individualistes réputationnels | Citadins individualistes | Indifférents | Champêtres ancrés | Paisibles | Total |
|----------------------|------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------|--------------|-------------------|-----------|-------|
| Lausanne | 45% | 23% | 27% | 39% | 37% | 16% | 26% | 30% |
| Lausanne suburbaine | 38% | 54% | 59% | 51% | 51% | 50% | 45% | 51% |
| Lausanne périurbaine | 17% | 23% | 14% | 10% | 12% | 34% | 29% | 19% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

| | Citadins engagés | Communautaires | Individualistes réputationnels | Citadins individualistes | Indifférents | Champêtres ancrés | Paisibles | Total |
|-------------------|------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------|--------------|-------------------|-----------|-------|
| Berne | 49% | 30% | 15% | 29% | 38% | 12% | 41% | 31% |
| Berne suburbaine | 40% | 54% | 62% | 55% | 46% | 58% | 50% | 52% |
| Berne périurbaine | 11% | 16% | 23% | 16% | 16% | 30% | 9% | 17% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

territoire bernois que lausannois. A l'inverse, on voit que les accessibilités lausannoises, très fortement tournées vers la voiture dès que l'on s'éloigne de la ville-centre ont pour effet de réduire la diversité des modes de vie que l'on peut observer dans le périurbain, voire dans les banlieues denses. Le phénomène est encore renforcé par un marché du logement à la fois moins tendu et plus diversifié à Berne qu'à Lausanne.

La distribution des 7 types de modes de vie résidentiels des familles identifiés dans l'enquête au sein des agglomérations de Berne et de Lausanne illustre bien ce résultat (tab. 6.1). La distribution apparaît beaucoup plus homogène à Berne qu'à Lausanne entre la ville-centre, les quartiers suburbains de banlieue dense et les communes pavillonnaires périurbaines plus lointaines. L'exemple des *individualistes fonctionnels (type 4)* est particulièrement significatif: ils sont répartis de manière assez homogène dans les trois contextes bernois alors qu'ils sont surreprésentés dans la ville-centre pour l'agglomération lausannoise. Ce constat parle en faveur d'une certaine homogénéisation des qualités fonctionnelles sur tout le territoire bernois qui permet à des familles qui favorisent les déplacements en transports publics et recherchent une bonne proximité aux commerces et à la vie culturelle de s'installer de manière indifférente au centre ou en périphérie de l'agglomération.

Plus qu'une simple dépendance automobile, une accessibilité uniquement tournée vers la voiture limite les possibilités pour les familles d'adopter certains modes de vie résidentiels.

Les différences entre Berne et Lausanne vont cependant plus loin: indépendamment de la distribution au sein de l'agglomération, certains types de modes de vie résidentiels sont plus présents à Lausanne et d'autres à Berne. Nous pouvons en déduire que le contexte incite en tant que tel à adopter certains modes de vie résidentiels plutôt que d'autres. Ainsi, les types *citadin engagé* et *communautaire* sont plus présents à Berne qu'à Lausanne, tandis que le type *paisible* est plus représenté à Lausanne qu'à Berne. Ainsi, le contexte bernois incite-t-il probablement à adopter des modes de vie résidentiels de type *citadin engagé* ou *communautaire*, car il leur propose un épanouissement très complet, et en particulier la possibilité de n'avoir qu'un recours très modéré à l'automobile. Le raisonnement corollaire inverse pouvant être effectué à Lausanne.

Il convient bien sûr de ne pas négliger les différences culturelles et d'attribuer les différences de modes de vies résidentiels des familles aux différences d'accessibilités et d'environnement construit. Mais ce résultat montre que le potentiel d'accueil offert par la matérialité d'un territoire à des aspirations agit non seulement sur leur réalisation, mais aussi sur la formation de ces aspirations. En d'autres mots, le contexte, de par les prises qu'il offre, crée parfois le projet en matière de mode de vie résidentiel.

6.5.2 Les artefacts : ces formateurs qui modèlent les modes de vie

Le contexte agit aussi sur le développement des compétences, par l'intermédiaire de l'expérience. Les données issues de la recherche que nous avons réalisée pour le compte de Réseau Ferré de France sur la pertinence de l'introduction du cadencement ferroviaire³ en France (Kaufmann *et al.* 2009) montrent, d'une part la manière dont sont organisés les différents services de transport, et d'autre part la manière dont ils font système. Ces deux éléments ont un impact décisif sur les compétences intégrées par les personnes lorsqu'elles se déplacent.

Le but de cette recherche était de mettre en évidence les effets du cadencement sur la motilité en France. Pour ce faire, une comparaison avec d'autres pays européens a été effectuée, des pays où le cadencement existe (Allemagne, Suisse) et d'autres où ce n'est pas le cas (Espagne). Cette comparaison a mis en évidence plusieurs différences notables entre les contextes étudiés dans les compétences dont sont porteuses les personnes lorsqu'elles se déplacent.

Les résultats suivants ont permis d'avancer cette observation générale.

Un changement d'offre comme le cadencement ne produit pas un effet mécanique sur la fréquentation, il dépend des aptitudes d'une population à se mouvoir. Une modification de l'offre de transport ne va pas entraîner les mêmes comportements dans tous les pays et régions. D'autres facteurs agissent sur les déplacements. Les changements de comportements de déplacement vont en particulier dépendre de la manière dont la modification d'offre va entrer en résonance avec la motilité de la population, et donc de l'ensemble des autres facteurs agissant sur cette motilité (accessibilités routières, niveau de vie, culture, projets de mobilité, etc.). En conséquence, l'impact d'un changement d'offre doit se mesurer en fonction des aptitudes de la population concernée à se mouvoir. La prééminence de différents types de motilité au sein de la population est ainsi assez contrastée suivant les pays. La France se caractérise par la forte présence de la « motilité limitée par les compétences », car l'offre y

³ Le cadencement est un principe d'exploitation se caractérisant par la systématisation des horaires de passage des correspondances toutes les 30 minutes, 60 minutes, 120 minutes, etc. L'avantage pour l'usager est la simplicité de mémorisation et la qualité des coorespondances. Le cadencement déploie tous ses effets lorsqu'il est pratiqué par l'ensemble des opérateurs de transports publics, cela permet la réalisation d'un véritable système de transports publics couvrant l'espace-temps d'un territoire.



est non systématique et non cadencée, et demande des compétences d'usagers plus élevées pour être utilisée que dans des pays disposant d'une offre intégrée et systématique (au plan des heures et des jours de circulation en particulier).

L'analyse comparative des quatre pays a montré que six variables d'offre de transport public ont été identifiées comme décisives dans la formation des habitudes modales, soit par ordre d'importance décroissant : la disponibilité spatiale de l'offre, le temps de parcours, la disponibilité temporelle, l'appropriabilité de l'offre, le confort et le niveau de prix. Les analyses réalisées ont montré que lorsqu'une de ces variables est de bonne qualité (la possibilité d'aller partout en transports publics, des horaires couvrant l'ensemble des journées, etc.), elle prend de l'importance dans la motilité, en particulier en ce qui concerne les compétences. Ceci illustre le fait que l'offre de transport se sédimente progressivement dans les modes de vie. Les analyses ont même montré que la relation va dans les deux sens : à l'inverse, un mode de vie dominant dans un contexte formate l'offre dans la mesure où la réactivité de la population à des améliorations d'offre dépend de sa motilité et tout particulièrement des compétences dont elle est porteuse lorsqu'elle se déplace. Ainsi, les caractéristiques de l'offre de transport sont non seulement de nature à entraîner des comportements de déplacement, mais aussi de nature à modifier la composition de la motilité de la population.

La disponibilité temporelle de l'offre de transport public et sa simplicité de lecture offrent une bonne illustration de ce phénomène. Les Allemands, disposant dans leur majorité d'une offre de transport public efficace en porte-à-porte, facilement appropriable et offrant une bonne disponibilité temporelle, sont marqués dans leurs modes de vie par ces caractéristiques : ils s'approprient beaucoup les temps de déplacement, sont facilement pendulaires de longue distance, etc. En France, pour des raisons du même ordre, la population est d'une manière générale moins réactive à l'offre de transport public qu'en Allemagne (sauf en Ile-de-France et dans quelques grandes agglomérations). Ceci s'explique notamment par le fait que l'offre de transport public est généralement perfectible sur un certain nombre de variables clés, comme la continuité spatiale de l'offre, la disponibilité temporelle et l'appropriabilité, ce qui rend plus difficile de se construire un mode de vie dans lequel les transports publics sont un ingrédient important. Avoir un mode de vie organisé autour de l'utilisation des transports publics en France suppose des compétences beaucoup plus pointues qu'en Allemagne, compétences relevant en particulier d'une ingéniosité permettant de compenser les carences de l'offre.

Les données de l'enquête quantitative européenne JobMob permettent la réalisation d'une typologie de la motilité dans les quatre pays comparés, ce qui autorise une quantification des différences de motilité suivant les pays⁴.

Les six types de motilité obtenus peuvent être brièvement décrits de la manière suivante :

Peu motile. La logique dominante est une utilisation « par défaut » des transports publics et des moyens de transport de proximité. Les traits caractéristiques sont un faible revenu, un accès limité à l'automobile, des compétences d'usager peu développées, peu de projets de mobilité.

Eloigné. La logique dominante est la recherche de minimisation des temps de déplacement et des coûts pour vaincre l'éloignement géographique, et la volonté d'enchaînement des activités. Les traits caractéristiques de ce type sont la localisation résidentielle à faible accessibilité automobile et transports publics et la disposition personnelle complète d'une voiture.

Minimiseur de temps. La logique dominante est de considérer les déplacements comme des interstices de la vie quotidienne dont il faut minimiser le budget-temps. Les traits caractéristiques de ce type sont un rapport très fonctionnel aux déplacements que l'on cherche à rendre les plus simples possibles, des budgets-temps de déplacement quotidiens bas, et des compétences en matière de mobilité assez limitées pour tout ce qui ne relève pas du routinier.

Routinier. La logique dominante est d'éviter d'être confronté à des espaces et des situations inconnus dans le cadre de la mobilité. Les traits caractéristiques de ce type sont l'ancrage dans un univers familier à proximité du domicile, la recherche assez systématique de l'évitement de l'inconnu, d'où une utilisation assez intensive de l'automobile dès que l'on sort du cadre de la vie quotidienne, des projets de vie visant la sédentarité et l'ancrage. Ce sont des personnes qui n'aiment pas se déplacer.

⁴ Cette typologie est basée sur une analyse en composante principale, suivie d'une analyse de cluster hiérarchique (méthode Ward sur les scores des facteurs). Pour avoir un poids équivalent dans l'analyse factorielle, les variables constitutives ont été standardisées de façon à ce que leurs valeurs soient comprises entre 0 et 1. Le nombre de types a été fixé à 6 sur la base d'une comparaison des dendogrammes.

Réversible. La logique dominante est de préserver une sédentarité résidentielle quitte à se déplacer beaucoup. Traits caractéristiques : localisation résidentielle à forte accessibilité automobile et transports publics. Ancrage résidentiel très fort, pour des raisons très diversifiées (attachement à un lieu, à une maison, réseaux sociaux, double activité professionnelle au sein du ménage, etc.), et qui se traduit par une forte propension à la pendularité de longue distance et la bi-résidence. Compétences très développées en matière d'utilisation des temps de déplacement et d'enchaînements d'activités, budgets-temps quotidiens de déplacement importants.

Très motile. La logique est de maximiser son potentiel de mobilité pour disposer à tout moment d'une palette de choix la plus étendue possible en matière de déplacement. Traits caractéristiques : une localisation résidentielle ayant une très bonne accessibilité en transports publics et en voiture, une valorisation de la mobilité pour les découvertes et enrichissements qu'elle procure, un budgets-temps de déplacement important, des compétences très développées en matière de motilité.

Les six types montrent que certaines personnes sont fortement dotées en motilité, tandis que d'autres ont une faible motilité, mais surtout, que de nombreuses personnes sont dotées de motilités différentes sans qu'il soit possible de dire qui en a plus et qui en a moins.

Ces six types de motilité ont une prééminence contrastée suivant les pays (tab. 6.2).

Ainsi, les *peu motiles* sont plus présents en Espagne que dans les autres pays étudiés, attestant d'un fort ancrage local des populations.

Les *éloignés* sont plus présents en France, un pays se caractérisant par la centralisation, les longues distances et de larges parts de territoire peu denses et peu accessibles.

Le type *minimiseur de temps* est nettement plus présent en France et en Espagne, ce qui traduit le fait que dans ces pays, les horaires de transports publics (notamment ferroviaires) sont souvent non systématiques et complexes et demandent en conséquence des compétences plus pointues pour se les approprier que dans les deux autres pays, où l'offre de transport public est cadencée et intégrée.

Le type *routinier* est plus fort en Allemagne et en Suisse, ce qui s'explique par le cadencement de l'offre de transport public, cadencement qui facilite une utilisation routinière des transports publics.

Les *réversibles* sont plus présents en Allemagne et en Suisse, ce qui s'explique à la fois par l'organisation institutionnelle décentralisée et par une offre cadencée abondante, qui permet une grande flexibilité dans l'usage des réseaux de transport dans ces deux pays.

Les *très motiles* sont plus présents en Allemagne. Il faut sans doute y voir le résultat de l'interaction entre l'effet de taille du pays et l'excellence et la multiplicité des réseaux qui le desservent.

Tableau 6.2 Typologie de motilité.

| Type de motilité | Allemagne | France | Espagne | Suisse |
|---------------------|-----------|--------|---------|--------|
| Peu motile | 7% | 9% | 14% | 10% |
| Eloigné | 11% | 15% | 12% | 9% |
| Minimiseur de temps | 20% | 36% | 40% | 23% |
| Routinier | 19% | 13% | 7% | 24% |
| Réversible | 23% | 16% | 18% | 22% |
| Très motile | 20% | 11% | 9% | 12% |

Compte tenu des différences mises en évidence entre les pays, il est possible de prédire dans les grandes lignes comment l'offre ferroviaire cadencée est susceptible d'influencer la motilité des Français.

En rendant les transports publics plus attrayants pour plusieurs types, le cadencement de l'offre va favoriser l'utilisation des transports publics, en particulier chez les répondants *routiniers*, *réversibles* et *très motiles*, qui sont chacun à leur manière très réactifs à la continuité de l'offre et à sa simplicité d'appropriation.

Le cadencement va également modifier la prééminence des différents types de motilité au sein de la population au profit des trois types susmentionnés, car comme nous l'avons déjà relevé, la population est influencée, dans la construction de sa motilité, par la qualité de l'offre. Ainsi, une très bonne continuité de l'offre et une simplicité d'appropriation sont de nature à favoriser l'adoption par la population d'aptitudes à se mouvoir dans lesquelles ces aspects occupent une place centrale. Symétriquement, la même remarque est valable pour les répondants du type *minimiseur de temps*, appelé à décroître avec l'introduction du cadencement en réseau, du fait que les compétences organisationnelles et de repérage dans le temps et l'espace mobilisées pour l'utilisation des transports publics sont nettement plus simples à acquérir (du fait de la systématique et de la lisibilité de l'offre).

6.5.3 Les artefacts et l'accès: une relation complexe

Les points précédents ont montré que la qualité des accès au sens large, c'est-à-dire l'étendue spatiale et temporelle des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport a respectivement un impact sur les projets et les compétences en matière de motilité, et par ce biais sur les modes de vie. Les investigations empiriques ayant permis de faire ces observations ont relevé jusqu'ici du strict domaine des transports.

Pour aborder les questions d'accès *en tant que telles*, et faire le lien entre les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport, la ville et le territoire, nous allons faire appel à un corpus de données comparatives sur les inégalités d'accès à la ville à Lyon, Grenoble, Rennes et Strasbourg en France, ainsi que Zurich, Berne, Lausanne et Genève en Suisse. L'idée de base de cette recherche est de mesurer les effets de modifications des conditions d'accès sur la fréquentation des centres-villes (entre le début des années 1990 et le début des années 2000). A partir d'une analyse des politiques d'accès à la ville, de la structure sociospatiale des agglomérations et de la fréquentation du centre-ville, elle démontre qu'une même modification des conditions d'accès est susceptible d'avoir des effets très différents sur la motilité, suivant l'agencement d'artefacts dans lequel elle s'inscrit.

L'examen comparatif des politiques d'accès aux centres-villes dans les huit agglomérations met en évidence quatre situations spécifiques (tab. 6.3):

Tableau 6.3 Type d'organisation des réseaux de transport dans les agglomérations sélectionnées (à l'époque des enquêtes disponibles; entre 1990 et 2000).

| France | Lyon | Grenoble | Rennes | Strasbourg |
|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| Offre TC | Réseau lourd Métro + bus | Bus + tram | Bus | Bus + tram |
| Gestion des accès routiers au centre | Incitatrice | Incitatrice | Favorable à l'automobile | Restrictive par la réglementation |
| SUISSE | Zurich | Berne | Lausanne | Genève |
| Offre TC | Réseau lourd | Réseau lourd | Bus + tram | Bus + tram |
| Gestion des accès routiers au centre | Restrictive par les prix | Restrictive par la réglementation | Incitatrice | Favorable à l'automobile |

1. Des agglomérations disposant de transports publics urbains et régionaux performants, optimisant ces infrastructures et services tout en menant une politique de gestion des accessibilités routières aux centres urbains : il s'agit de Strasbourg, Zurich et Berne.
2. Des agglomérations disposant de transports publics urbains performants, d'une offre régionale lacunaire, et qui poursuivent le développement de leurs infrastructures de transports publics urbains et de roclades routières tout en ne menant pas de politique forte de restriction d'accès à l'automobile dans le centre urbain : il s'agit de Lyon, Grenoble et Genève.
3. Lausanne⁵, soit une agglomération disposant d'une offre régionale de transport public développée et de transport public urbain n'ayant pas reçu d'investissements importants en infrastructure (transport en commun en site propre) et menant une politique de gestion des accessibilités routières au centre.
4. Rennes⁶ enfin, une agglomération peu dotée en transports publics urbains et régionaux, qui, durant la période étudiée, a suivi une politique de promotion du trafic individuel.

Les effets d'une politique de transport sur l'accès à la ville dépendent de la géographie des inégalités en matière de localisation résidentielle des populations défavorisées et des familles. Pour aborder cet aspect, la géographie sociale des agglomérations a été analysée. Il en ressort des particularités structurelles propres à chaque agglomération :

- Les communes « riches » forment souvent des zones agrégées alors que les communes pauvres sont davantage éparpillées. C'est une constante observée dans toutes les agglomérations, qui vient renforcer les résultats d'autres études.
- Les villes-centres françaises abritent davantage de cadres que les centres urbains suisses. A l'exception de Berne, capitale de la Suisse qui présente la particularité d'abriter un nombre important de cadres de l'administration publique, les villes-centres suisses sont peu marquées par le statut socioprofessionnel. Nous avons vu au contraire que 3 des 4 villes-centres françaises sont qualifiées de « riches » (Grenoble fait exception si l'on retient pour l'analyse le périmètre de l'enquête-ménages déplacements de 1992). L'accès au centre pour les ménages aux revenus modestes est une problématique qui ne se pose donc pas tout à fait de la même façon dans les villes

⁵ Lausanne ne disposait pas encore de M2 au moment de l'enquête.

⁶ Rennes ne disposait pas encore du métro automatique à la période de l'enquête.

Fig. 6.4 Typologie sociale de l'agglomération de Lyon (1999).

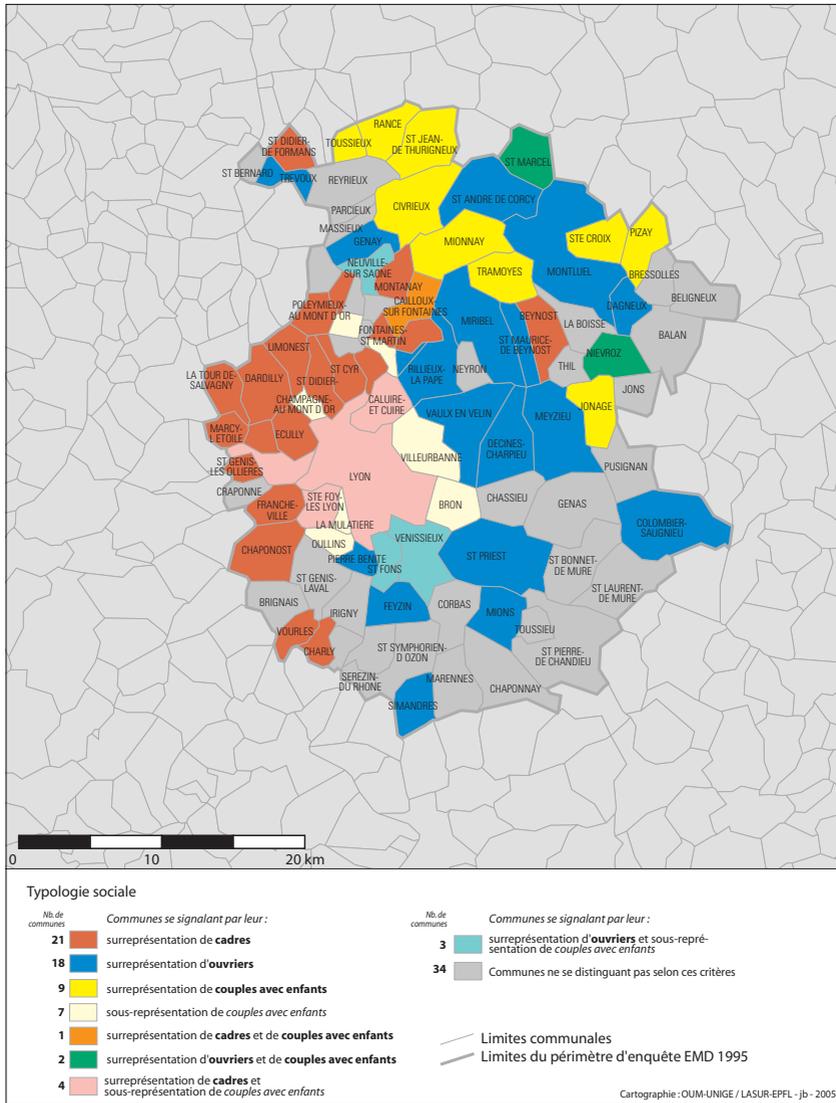
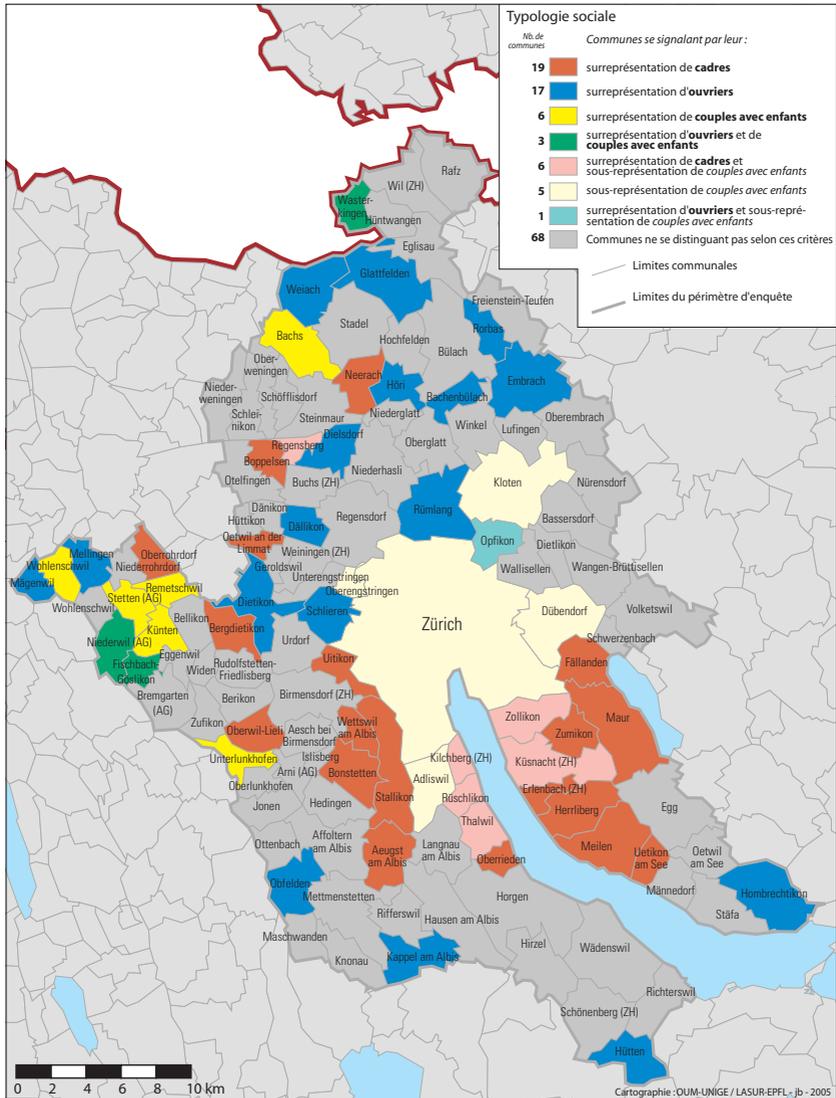


Fig. 6.5 Typologie sociale de l'agglomération de Zurich (2000).



françaises et dans les villes suisses, puisque dans ces dernières, une part plus importante de ménages aux revenus modestes réside déjà dans les centres urbains.

- Les familles sont sous-représentées dans les centres et reléguées aux extrémités des agglomérations. C'est très généralement le cas dans toutes nos agglomérations. Les analyses diachroniques opérées sur les agglomérations suisses témoignent de cette tendance centrifuge de localisation des familles, et mettent même en évidence une diminution globale du nombre de familles.

Les deux exemples présentés dans les figures 6.4 et 6.5, Lyon et Zurich, illustrent parfaitement les quatre points déjà soulignés. L'agglomération de Lyon se signale par une forte ségrégation, avec une majorité de communes à surreprésentation de cadres à l'ouest, proches du centre, et qui se touchent quasiment toutes, les communes à surreprésentation d'ouvriers étant elles concentrées à l'est (où le développement des transports publics est encore en cours). On remarque aussi que les couples avec enfants sont surreprésentés dans les communes au nord, et sous-représentés dans la commune de Lyon – qui accueille par contre de nombreux cadres. Seul le sud de l'agglomération est relativement mixte.

Le cas de Zurich est très différent, sauf sur un point (la concentration des communes « riches » à proximité du centre) : la ségrégation est bien moins forte, en particulier les communes à surreprésentation d'ouvriers sont réparties sur toute l'agglomération, et surtout celles-ci comptent bien davantage de communes mixtes (sans sur- ni sous-représentation), plus de la moitié, contre le tiers seulement à Lyon. Enfin, on note que la commune de Zurich est marquée par une sous-représentation des couples avec enfants, mais pas de surreprésentation de cadres comme à Lyon.

Afin d'étudier les inégalités sociales d'accès, nous avons construit un indicateur décrivant les pratiques modales des personnes interrogées, en lien avec leurs caractéristiques sociodémographiques, et en particulier les catégories socioprofessionnelles. Des tableaux de rapports des chances (*odd ratio*) ont été ensuite calculés : ils consistent à mesurer l'écart à la moyenne (fixée à 100). Un chiffre inférieur à 100 indique une sous-représentation du phénomène, un chiffre supérieur à 100 une surreprésentation.

Quasiment quelle que soit l'agglomération étudiée, on constate que la proportion de catégories socioprofessionnelles élevées utilisant l'automobile reste importante. Les évolutions les plus intéressantes concernent Berne, Strasbourg et Zurich, soit les trois agglomérations ayant mené durant la période étudiée une politique restrictive du stationnement en centre-ville.

A Berne et Strasbourg, la gestion du stationnement par la pénurie (suppression nette de places de parc) ne produit pas les mêmes effets que la gestion du stationnement par le coût (prix élevé des places à Zurich). Dans le premier cas, on observe un lissage de l'utilisation de l'automobile entre 1994 et 2000 au sein des catégories socioprofessionnelles – les employés l'utilisent à peu près autant que les cadres supérieurs – alors que dans le deuxième on observe un renforcement de la ségrégation, les catégories supérieures étant désormais largement surreprésentées parmi les automobilistes habitant le centre-ville. Pour les cadres supérieurs automobilistes par exemple, à Berne la surreprésentation passe de 146 à 126, à Strasbourg de 140 à 128, alors que l'augmentation est spectaculaire à Zurich: de 115 à 168 pour les cadres supérieurs.

Tableau 6.6 Rapport des chances de la population utilisant l'automobile dans la journée par catégorie socioprofessionnelle.

| France | Lyon | | Grenoble | | Rennes | | Strasbourg | |
|--|------|------|----------|------|--------|------|------------|------|
| | 1985 | 1995 | 1992 | 2002 | 1991 | 2002 | 1988 | 1997 |
| Commerçant, artisan, chef d'entreprise | 108 | 116 | 115 | 120 | 90 | 100 | 98 | 105 |
| Prof. libérales, cadre | 133 | 132 | 129 | 133 | 131 | 126 | 140 | 128 |
| Prof. intermédiaires | 142 | 130 | 133 | 135 | 128 | 121 | 136 | 133 |
| Employés | 102 | 100 | 104 | 115 | 105 | 98 | 104 | 105 |
| Ouvriers | 98 | 100 | 96 | 104 | 116 | 103 | 96 | 107 |
| Inactifs, retraités | 63 | 68 | 58 | 64 | 74 | 71 | * | 68 |
| Etudiants, écoliers | 71 | 82 | 76 | 85 | 78 | 81 | 64 | 70 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

| Suisse | Zurich | | Berne | | Lausanne | | Genève | |
|---------------------|--------|------|-------|------|----------|------|--------|------|
| | 1994 | 2000 | 1994 | 2000 | 1994 | 2000 | 1994 | 2000 |
| Indépendant | 139 | 141 | 142 | 126 | 123 | 162 | 120 | 133 |
| Cadre supérieur | 118 | 148 | 146 | 126 | 169 | 135 | 114 | 133 |
| Cadre intermédiaire | 132 | 124 | 138 | 122 | 120 | 132 | 140 | 125 |
| Employé | 125 | 114 | 121 | 122 | 111 | 116 | 126 | 117 |
| Etudiant, écolier | 68 | 58 | 58 | 63 | 89 | 59 | 77 | 72 |
| Inactif, retraité | 68 | 72 | 67 | 78 | 71 | 68 | 63 | 81 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Il ressort aussi des analyses que dans les quatre agglomérations disposant d'une offre ferroviaire régionale étoffée (Strasbourg, Zurich, Berne et Lausanne), ne pas avoir accès à l'automobile en périphérie d'agglomération est nettement moins pénalisant. C'est nécessairement à la lumière de ces situations différentes que doivent être lus les effets ségrégatifs des politiques de restriction d'accès des centres-villes, en automobile. Limiter les possibilités de stationnement en centre-ville, s'il existe une offre de transport public ferroviaire performante pour s'y rendre depuis les zones périurbaines de l'agglomération, est radicalement différent en termes de conditions d'accès au centre que limiter le stationnement dans une agglomération ne disposant pas d'un tel réseau. Dans ce dernier cas de figure, les inégalités d'accès au centre sont augmentées, d'autant plus si les couronnes périurbaines sont habitées par des catégories sociales défavorisées, comme c'est par exemple le cas dans les communes de l'est de Lyon.

Les résultats présentés débouchent sur trois conclusions importantes.

Une même mesure n'a pas les mêmes effets partout. Sans entrer dans le débat sans cesse renouvelé de la transposabilité, force est de constater, au vu des résultats, que postuler des effets génériques issus de politiques de régulation de la mobilité représente un raccourci trompeur. La géographie sociale des agglomérations et la qualité de l'offre de transport public au niveau urbain et régional agissent directement sur les inégalités d'accès à la ville. Une politique de restriction du stationnement au centre n'aura donc pas les mêmes impacts s'il existe d'une part des transports publics développés (qui desservent à la fois le centre et la périphérie), et d'autre part si les ménages de cadres, d'ouvriers et de familles sont répartis de façon ségréguée ou non sur le territoire de l'agglomération. Prendre en compte systématiquement ces deux éléments permettrait aux politiques publiques de proposer des mesures plus efficaces en termes de report modal et moins inégalitaires en termes d'augmentation des temps de trajet ou de coûts de déplacement.

Restreindre l'accès au centre suppose une offre alternative au niveau régional si l'on veut éviter des effets ségrégatifs. La distinction est relativement nette entre les agglomérations disposant d'un bon réseau régional et les autres : les restrictions d'accès au centre ont évidemment un impact plus fort si les transports publics ne représentent pas une alternative crédible. Ainsi à Zurich, les quartiers les plus « pauvres » sont situés en proche couronne ou dans la ville-centre et sont d'une manière générale très bien desservis par les transports publics, les effets ségrégatifs d'une restriction d'accès automobile au centre-ville sont en conséquence plus limités qu'à Lyon, agglomération dont les quartiers pauvres sont situés dans l'est, par-

fois loin du centre et généralement mal desservis par les transports publics. Ce résultat indique que les effets ségrégatifs d'une politique de transport urbain se mesurent à l'échelle de la région urbaine, et non uniquement à l'échelle de la commune-centre.

La manière dont le stationnement est restreint agit sur les effets ségrégatifs : une régulation par les prix, comme pratiquée à Zurich où le stationnement payant est généralisé et cher, accroît les effets ségrégatifs de la restriction d'accès. À l'inverse, une réglementation du stationnement associant la gratuité, ou des tarifs très réduits, à la limitation dans le temps (« zones bleues »), comme à Berne ou à Strasbourg, limite les effets ségrégatifs de la restriction d'accès automobile.

6.6 Conclusion

Ce chapitre était consacré au rôle de la dimension matérielle sur l'étendue de l'hospitalité d'une ville ou d'un territoire à des projets. Pour ce faire, il a été choisi de se concentrer sur un domaine précis : celui des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport. Sans épuiser le sujet, cet examen amène plusieurs considérations importantes.

La première à mentionner, et sans doute la plus importante, est le constat que les artefacts matériels sont non seulement centraux dans la définition du potentiel d'accueil d'un territoire à des projets, mais aussi encore plus fondamentalement dans la définition même des projets. Ainsi par exemple, une offre de transport public performante est de nature à rendre séduisant l'utilisation de ce moyen de transport, il donne envie d'y adosser son mode de vie. Mais attention, ce que montrent aussi les résultats de nos analyses empiriques, c'est que les artefacts prennent sens les uns par rapport aux autres. Leurs effets séducteurs ou ségrégatifs sont largement le reflet de leur agencement. Les artefacts constituent des univers plus ou moins congruents, qui envoient des signaux parfois convergents, parfois dissonants et c'est l'ensemble de ces signaux qui définit l'hospitalité matérielle d'un territoire à des projets, des aspirations, des modes de vie.

Le deuxième point important à retenir de cette analyse est que la dimension matérielle d'un territoire forge des motilités singulières en matière de compétences. Habiter et utiliser un territoire pensé et configuré pour l'utilisation des transports en commun conduit les personnes à développer des compétences d'usage pointues en matière d'appropriation de cette offre, pour la mettre au service de leur mobilité. Ceci se traduit par exemple par le développement de la pendularité de longue distance,

associée à l'appropriation des temps de déplacement en train pour travailler. Ainsi, le lien entre un potentiel d'accueil dont est porteur un territoire, et une motilité caractérisant un acteur individuel ou collectif, se construit de façon itérative. En d'autres mots, il n'y a pas d'un côté une offre urbaine et de l'autre une demande, mais des motilités qui transforment le territoire en s'actualisant sous forme d'actions et des territoires qui formatent la motilité.

Le troisième résultat important à relever dans cette conclusion est que les agencements des artefacts matériels dans la ville et le territoire constituent un ingrédient décisif des cultures urbaines. Dans la mesure où chaque contexte est matériellement spécifique et suppose des conditions d'appropriation différentes, les compétences et les projets des acteurs se développent comme des *arts de faire*. La diversité des modes de vie et des projets dépend donc non seulement de l'ouverture du potentiel d'accueil procuré par un territoire donné, mais aussi par la diversité des potentiels d'accueil entre les villes et les territoires.



Mumbai 2013 - Vincent Kaufmann

Dix thèses sur la ville

7.1 Introduction

Pour explorer le territoire et la ville et travailler sur ce qui constitue leur substance et sous-tend leurs dynamiques, le point de départ retenu de ce livre est le mouvement. Manière de prendre le contre-pied d'une sociologie urbaine classique qui s'intéresse d'abord aux structures spatiales, cette posture m'a amené à déployer progressivement une analyse du phénomène urbain à partir des aptitudes respectives des acteurs individuels et collectifs à se mouvoir et de l'hospitalité que rencontrent leurs mouvements potentiels dans le territoire et la ville.

Ce travail a tout d'abord nécessité de définir trois concepts : la motilité, le déplacement et la mobilité, puis à s'interroger sur le potentiel d'accueil d'un territoire et ce qui le définit. À l'aide de ces outils d'analyse, nous avons ensuite exploré de nombreux terrains avec des données de recherches empiriques qualitatives et quantitatives. Les allers et retours qui ont été effectués entre la théorisation et la recherche empirique ont servi de garde-fou pour éviter trois écueils : l'énonciation d'une théorie globalisante sur la ville et le territoire, théorie globalisante dont les contours du domaine de pertinence auraient été nécessairement flous ; le développement de propositions théoriques déconnectées des observations de terrain ; et des

propos sur la ville et le territoire qui ne parle que de ce qui s'y déroule et pas de ce qui les définit.

En plaçant la tension entre une approche théorique et des résultats empiriques au cœur de l'ambition de ce livre, je suis resté fidèle à la démarche sociologique. Il ne s'agit pas de produire un discours savant sur la ville, le territoire et leurs dynamiques. Il ne s'agit pas non plus d'accumuler des données empiriques sans distanciation et volonté de synthèse. Il s'agit en revanche de tenter de contribuer à la compréhension et à la définition du phénomène urbain par une dialectique entre la mesure des phénomènes et leur conceptualisation.

Pour traduire cette ambition en actes, j'ai choisi de me concentrer sur des données relatives à l'aménagement de l'espace et aux systèmes de transports. Ce choix a été motivé, d'une part par le fait que les transformations qu'ont connues les territoires urbains ces dernières décennies sont fortement liées à l'élargissement et la démocratisation des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de télécommunication ; d'autre part par la volonté de focaliser les investigations empiriques sur une thématique précise. Il résulte de ce choix que l'ensemble des ouvertures sur lesquelles débouche ce livre sont marquées par un « tropisme du mouvement des acteurs ». Celui-ci est pleinement assumé, et nous paraît d'autant plus stimulant qu'au-delà d'une injonction très répandue, il est rare que la mobilité constitue l'épicentre d'un ouvrage sur la ville et le territoire.

La mobilité, les flux, les réseaux techniques et territoriaux sont trop souvent relégués dans la littérature sur la ville au rang de hochets pour chercheurs post-structuralistes permettant d'administrer une sorte de preuve de l'affaïssement des structures sociales et spatiales. Or un examen empirique un tant soit peu minutieux démontre que la croissance des flux et des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de télécommunication ne sont pas des vecteurs unilatéraux d'indifférenciation spatiale et sociale. En concentrant l'analyse empirique sur la question des déplacements, nous ne couvrons certes pas l'ensemble des leviers des dynamiques urbaines, mais en revanche nous retenons un angle d'attaque qui permet d'alimenter une réflexion générale sur la transformation des villes et des territoires.

Dans ce dernier chapitre, nous allons tout d'abord synthétiser les principaux apports des investigations menées, sous la forme de 10 thèses, puis nous nous interrogerons sur la gouvernabilité des territoires et des villes à la lumière de ces thèses, puis enfin sur les leviers et enjeux d'une politique de la ville juste.

7.2 Dix thèses sur la ville et le territoire

Thèse 1. Etudier la ville et le territoire en partant des mobilités pour aller vers les structures plutôt que l'inverse est réellement heuristique, y compris empiriquement. Une telle approche ne permet pas de conclure à la disparition des différenciations spatiales et sociales, au contraire.

L'ensemble des investigations a montré qu'aller vite et loin ne veut pas dire qu'on est plus « libre » de nos mouvements dans l'espace et le temps. La mobilité est ambivalente. La mobilité est une valeur et elle s'impose aux acteurs comme telle. Les discussions relatives à la fluidification sociale sont minées par cette confusion et ce n'est pas nouveau.

La problématique de la fluidité sociale n'est pas nouvelle, elle renvoie au rêve d'une société sans classes garantissant l'égalité des chances. Avec la question de l'impact des systèmes techniques de communication et de transport, cette problématique prend cependant une tournure nouvelle. Pour la sociologie classique, une société fluide ne présente aucune barrière et permet aux individus de circuler verticalement dans l'espace socioprofessionnel selon une logique strictement méritocratique. La sociologie s'est saisie de cette question dès les années 1920, avec les travaux de Pitirim Sorokin, et elle a connu un développement considérable dès les années 1960, avec notamment les travaux de Lipset, Zetterberg et Bendix, et ceux de Blau et Duncan (voir Cuin 1983). Dans l'optique de ces travaux, souvent très orientés idéologiquement, la fluidité est connotée très positivement au titre de vecteur de justice sociale. Par rapport à cette problématique classique de la fluidité, le débat qui occupe actuellement les sciences sociales à propos de la fluidité se démarque au moins de trois points de vue. Tout d'abord, notons qu'il concerne la circulation horizontale autant que la circulation verticale dans l'espace social, en ce sens, il abandonne l'idée d'un modèle d'aspiration unique – la réussite socioprofessionnelle – qui s'impose aux individus. Deuxièmement, il intègre les systèmes techniques de communication et de transport au titre d'actants, ou de manipulateurs de temps et d'espace. De toile de fond fixe souvent réifiée dans les travaux classiques sur la mobilité sociale, l'espace et le temps occupent désormais une place centrale dans le débat. Troisièmement enfin, il ne concerne pas uniquement le champ du travail, mais s'intéresse plus globalement aux différentes sphères d'activité et leur agencement spatio-temporel. En résumé, la fluidification dont il est question est beaucoup plus large que la question de la transmission de la catégorie socioprofessionnelle, elle se réfère à l'ensemble des barrières, contraintes et marges de manœuvre auxquelles sont confrontés les individus au fil de leur existence. Elle peut être résumée

comme suit : *la compression de l'espace-temps a-t-elle pour effet d'élargir les marges de manœuvre dont disposent les individus dans la conduite de leur vie ?*

La ressource que constitue la motilité pour l'insertion sociale est reliée à la fois à la consommation au sens large et à la dimension verticale de la stratification sociale. Elle fait écho à la diversification des « classes » moyennes en matière de modes de vie et de modèles de réussite sociale (Chauvel 2006).

Les différenciations internes aux classes moyennes sont au centre de bon nombre de recherches en sociologie urbaine sur la gentrification (Butler et Robson 2003). Elles sont aussi analysées à travers la manière dont les nouvelles élites urbaines globalisées parviennent à vivre au quotidien et donc à ancrer de manière satisfaisante leur mode de vie dans différents lieux (Smith et Butler 2007 ; Lees 2003).

Cette première thèse montre clairement qu'au-delà des questions de sociologie urbaine, l'analyse fine de la ressource que constitue la motilité pour s'insérer socialement alimente des problématiques de sociologie générale. Loin d'être un domaine d'analyse autonome et confiné, l'étude de la manière dont les acteurs bougent et de leurs motivations contribue à la compréhension plus générale des rapports sociaux et de leur transformation.

Thèse 2. Les dynamiques urbaines peuvent être appréhendées, décrites et comprises à partir de la rencontre entre la motilité dont sont porteurs les acteurs individuels et collectifs et l'hospitalité du territoire à ces motilités.

Au fil des chapitres de cet ouvrage, nous avons progressivement déployé une approche spécifique du territoire et de la ville. Partant de la motilité des acteurs individuels et collectifs comme un attribut des acteurs eux-mêmes, elle va vers le territoire, un territoire appréhendé comme offrant un potentiel d'accueil à la motilité d'un acteur. Cette hospitalité peut être très ouverte ou au contraire très localisée, et elle dépend en particulier de la sédimentation de l'ensemble des actions passées sur un territoire, qu'il s'agisse d'artefacts matériels comme des bâtiments, des tracés de voiries, un réseau ferroviaire, qu'il s'agisse d'un arsenal législatif ou procédural, qu'il s'agisse de pratiques sociales s'étant progressivement muées en culture locale ou encore qu'il agisse – naturellement – des prix du foncier et de l'offre en la matière. Cette approche où motilités et hospitalité se font face présente l'avantage de permettre de saisir les dynamiques urbaines contemporaines avec précision, tout en intégrant les acteurs, les structures sociales et autres institutions et le contexte dans ses dimensions morphologiques et culturelles.

L'hospitalité inégale des territoires à différents types de motilité, et ce faisant aux projets des acteurs, n'est pas nouvelle en tant que telle ; l'emboîtement des modes de vie, des centralités fonctionnelles et des morphologies spatiales selon une logique de «poupée russe» la contenait déjà, ce qui l'est en revanche, c'est la multiplication des rapports possibles à l'espace entre la contiguïté et la connexité, la réversibilité et l'irréversibilité.

Thèse 3. La richesse et la diversité de la substance d'un territoire sont le reflet de la sédimentation de l'ensemble des actions individuelles et collectives passées qui l'ont concerné. Elles dessinent le degré d'ouverture du territoire à l'accueil de projets d'acteurs.

Les investigations menées ont démontré à plusieurs reprises l'importance considérable du temps long sur la substance d'un territoire. Outre des richesses et une diversité contrastée ou diversement spatialisée suivant les contextes, elles ont permis d'identifier trois types de sédimentations historiques des actions individuelles et collectives dans un territoire : la reproduction, par laquelle les arrangements cognitifs, institutionnels et morphologiques locaux se trouvent étroitement corrélés aux dynamiques génériques d'évolution des espaces urbanisés ; l'innovation par laquelle un territoire s'engage dans une rupture critique avec les trajectoires antérieures grâce à la réalisation de nouveaux artefacts urbains ou par la transformation des arrangements cognitifs ou institutionnels ; le sentier de dépendance qui, partant d'événements d'origines contingents, dessine une chaîne causale spécifique qui prolonge ses effets à long terme.

Un territoire offrant un potentiel d'accueil ouvert et divers doit ainsi être considéré comme le résultat d'une sédimentation sur le temps long. Il en résulte que la transformation d'un potentiel d'accueil est une ambition de long terme, qui suppose l'embrayage d'un processus et des stratégies coordonnées et cohérentes dans le temps.

L'analyse historique et comparée a permis dans ce livre d'identifier précisément les facteurs tant matériels, institutionnels que cognitifs qui contribuent à inscrire durablement certaines politiques dans le territoire et rendent malaisé voire parfois impossible la mise en place de nouvelles politiques. Une telle approche introduit une compréhension plus étendue des investissements nécessaires – en termes d'argent, de temps, d'alliances politiques, de dispositifs matériels – pour réorienter les politiques publiques et transformer les territoires et les pratiques qui y prennent place.

Ces analyses ont en particulier montré que ce qui apparaît souvent comme des défauts de gouvernance est en fait garant de diversité et d'un potentiel d'accueil ouvert à des projets d'acteurs. Un centre-ville délabré,

des friches industrielles, une région urbaine marquée par le morcellement institutionnel, des infrastructures ferroviaires urbaines non exploitées, des autoroutes urbaines, des immeubles vides, tous ces éléments et bien d'autres sont a priori des prises offertes par un territoire pour déployer des projets qui s'éloignent des projets dominants.

Thèse 4. Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication à distance sont des ingrédients centraux dans la définition du potentiel d'accueil d'un territoire.

Dans la mesure où ils rendent possible des déplacements qui ne l'étaient pas auparavant, ou plus difficiles à réaliser, les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de communication sont centraux dans la définition du potentiel d'accueil d'un territoire. Ces potentiels se définissent à la fois en termes contextuels (l'existence ou pas d'un réseau et son développement) et en termes de conditions d'accès, soit de disponibilité spatiale, de disponibilité temporelle et de prix.

Avoir accès à un réseau de transport performant peut permettre de réaliser un projet qu'il ne serait pas possible de réaliser dans un territoire donné. Nous l'avons en particulier observé pour les choix résidentiels à propos de l'accession à la propriété individuelle, car la vitesse donne accès à des espaces géographiquement éloignés où les prix du foncier sont plus «doux». De la même manière, l'équipement d'un territoire en haut débit internet associé à la proximité d'un aéroport peut permettre de travailler à 1000 kilomètres de son domicile principal en travaillant à distance et en se déplaçant une fois par semaine.

L'accroissement des vitesses possibles est concrètement un vecteur de transformation majeur du territoire. Il bouscule frontalement l'appareil méthodologique et conceptuel de la sociologie urbaine, car ce dernier est largement fondé sur une conception aréolaire de l'espace social aussi bien que du territoire. La conception aréolaire de l'espace part du postulat qu'une société humaine s'organise à partir de groupes qu'il est possible de qualifier et de localiser selon une logique typologique. Cette optique conceptuelle conduit à regrouper les personnes ou les territoires en fonction de leur similitude et de délimiter des frontières entre des catégories. Si l'idée même de classe sociale répond à cette logique, il en va de même pour des notions comme la mixité sociale, la migration, la ville ou l'agglomération. Tous ces concepts renvoient à une approche catégorielle et font appel à un cadre de référence fixé sans lequel il ne serait pas possible de les identifier. Or ce cadre est un territoire aréolaire, c'est-à-dire délimité, au sein duquel le phénomène est repéré et parfois comparé à d'autres cadres,

il peut s'agir du quartier, de la commune, de l'agglomération urbaine, du pays, ou d'une unité métrique comme le mètre carré, l'hectare, le kilomètre carré.

Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport rapide et la communication à distance, viennent remettre en question le cadre de référence de l'appareil conceptuel de la sociologie urbaine. Comment, par exemple, mesurer la mixité sociale dans un quartier ou dans une commune si les habitants ne s'insèrent pas socialement dans cet espace, mais passent pour une part non négligeable d'entre eux, la moitié de la semaine dans une autre ville comme bi-résidents ou s'en échappent tous les matins de semaine pour aller travailler à 100 kilomètres ? Plus généralement, ces formes inédites de déplacements sont un indice du fait que le mode de spatialisation des sociétés change. Plus précisément, l'agencement entre ce qui est à côté, ce qui est connecté et ce qui se déplace, se modifie, modifiant de ce fait la signification de : être à côté, se déplacer et être connecté ou en relation avec.

Thèse 5. L'agencement des artefacts matériels dans un territoire dessine des contextes plus ou moins cohérents. La cohérence ou l'incohérence de la dimension matérielle d'un contexte agit comme un signal pour les acteurs. Elle contribue par ce biais à construire leurs aspirations, puis leurs projets.

Nous avons pu observer au fil de cet ouvrage que l'impact des artefacts matériels sur le potentiel d'accueil d'un territoire dépend beaucoup de leurs agencements. Pris ensembles, les artefacts matériels dessinent en effet des contextes plus ou moins cohérents, plus ou moins incitatifs à adopter certains projets. Ainsi par exemple, pour qu'un ensemble immobilier de type «écoquartier» soit attrayant, il est important qu'il soit inséré dans un environnement urbain riche en aménités urbaines, que l'offre de transports publics soit performante, que l'utilisation du vélo soit confortable pour se rendre dans les quartiers environnants. A l'inverse, l'implantation d'un tramway dans un quartier dont les métriques urbanistiques ont été pensées pour l'automobile est incohérente si une densification et des aménagements piétonniers ne sont pas planifiés en fonction. Dans le cas contraire, le tramway ne donnerait accès qu'à peu de chose, car les distances à parcourir à pied seraient trop longues et l'ergonomie des cheminements serait perfectible. Il en résulterait que l'utilisation du tramway serait peu attractive.

En outre, nos résultats montrent que la plupart des options architecturales ou urbanistiques ne peuvent jamais satisfaire plus qu'une partie de la

population, car les aspirations en matière de mode de vie sont très diversifiées. Il est dès lors important pour l'attractivité d'un territoire d'offrir des contextes à cohérence plurielle, afin que des acteurs aux projets différents puissent s'y sentir accueillis. L'exemple des aspirations résidentielles des familles est très significatif de ce point de vue. Les travaux discutés dans cet ouvrage ont montré que certains environnements peuvent cumuler les qualités et permettre à des familles très différentes de cohabiter dans une même aire géographique (à l'instar du suburbain bernois). Cette possibilité ne réside jamais dans un seul facteur (politique sociale du logement, développement des transports publics, innovation architecturale), elle tient au contraire dans la multiplication de ces facteurs. Ainsi, les politiques trop homogènes (alignant toutes les qualités favorables au développement d'un certain mode de vie, comme celles qui président au développement des quartiers durables) risquent toujours d'avoir à long terme des effets excluant, entraînant une augmentation de la ségrégation spatiale des modes de vie et des catégories de population.

Thèse 6. Les politiques publiques ont des marges de manœuvre généralement étroites pour agir sur le potentiel d'accueil d'un territoire aux projets des acteurs individuels et collectifs.

Un des enseignements saillants des investigations menées dans cet ouvrage est que le non-planifié, le détournement, l'informel, ont une importance considérable dans les dynamiques territoriales et urbaines. Tout ne doit naturellement pas être réduit à ces dimensions, mais nous avons pu observer que les décisions publiques et leur concrétisation sous formes de lois, de procédures, de plans ou de constructions, se heurtent très vite à des logiques d'acteurs souvent très ingénieuses pour s'appropriier les dispositifs mis en place par les pouvoirs publics et en faire autre chose que ce pour quoi ils ont été conçus.

Cette aptitude tient en particulier au fait que les acteurs collectifs privés d'une part, et les personnes d'autre part, ont des motilités susceptibles d'être très diversifiées, plus ou moins tournées vers les déplacements ou vers la mobilité.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics locaux ne peuvent avoir un réel impact sur la dynamique urbaine que s'ils sont capables de comprendre la motilité des acteurs auxquels ils adressent une politique et d'y répondre par des mesures appropriées visant à rendre le territoire plus accueillant à leurs projets (ou au contraire moins accueillant si l'objectif politique est de limiter leur implantation).

Les pouvoirs publics locaux sont handicapés par une motilité qui ne peut être principalement orientée que vers la mobilité par contraste avec des acteurs individuels et collectifs privés susceptibles de se déplacer. Ce handicap résulte notamment de la libéralisation des échanges internationaux, qui a eu pour conséquence de considérablement augmenter la propension de nombreuses personnes et acteurs collectifs à se déplacer. Cette tendance a en particulier permis aux entreprises multinationales de considérablement se développer, de même que l'économie financière.

Thèse 7. On peut définir une ville et ses contours à partir de la coprésence de plusieurs types de motilité chez les acteurs individuels et collectifs présents sur un même territoire. Cette coprésence apparaît comme la preuve de l'ouverture du potentiel d'accueil d'un territoire.

Au fil des chapitres du livre, l'appréhension de ce qu'est une ville occidentale contemporaine s'est progressivement affinée à partir de la formule assez consensuelle «ville = densité + diversité» proposée par Jacques Lévy (1999). Ainsi, les ingrédients suivants sont apparus comme pertinent pour en dessiner les contours :

- La ville est tout d'abord le lieu d'une grande diversité possible de rapports à l'espace entre le contigu et le connexe, le réversible et l'irréversible: (1) à court terme en matière de succession des sphères d'activités; (2) à moyen terme en matière d'opportunité d'investissement des différentes sphères d'activités; (3) à long terme en matière de parcours de vie. En résumé, la ville est le lieu qui offre une grande hospitalité à des motilités diverses.
- Mais ces éléments relatifs à l'hospitalité d'un contexte sont encore insuffisants pour définir une ville, pour cela, il faut que soient présents des acteurs ayant pour projet d'utiliser l'hospitalité offerte. Pour qu'il y ait ville, il faut donc aussi la présence d'acteurs ayant comme projet la mobilité plutôt que le déplacement.

Pour qu'il y ait ville, il faut donc non seulement la présence d'une population et des acteurs collectifs qui ont une motilité résolument dirigée vers la mobilité, mais il faut aussi que cette intention rencontre un contexte qui le permet.

Thèse 8. Chaque ville a une motilité qui lui est propre. Celle-ci a une intensité, une vitesse, une orientation. Cette motilité peut être orientée vers le changement, donc vers la mobilité, elle peut au contraire être

caractérisée par la prégnance du déplacement. La motilité d'une ville définit son urbanité.

Nous avons défini la ville comme la rencontre d'un contexte au potentiel d'accueil large et ouvert, et de motilités d'acteurs tournées vers la mobilité. De cette rencontre émergent des villes qui «font» plus ou moins ville, et que l'on peut donc différencier en termes d'urbanité.

En poursuivant dans cette veine, nos analyses ont montré qu'il est possible de caractériser une ville en termes de mobilité, c'est-à-dire de capacité de changement et en termes de déplacement, c'est-à-dire de capacité à «bouger» spatialement. Dans cette optique, la mobilité d'une ville renvoie à la capacité de l'ensemble des acteurs, qu'ils soient individuels ou collectifs, publics ou privés, à transformer son territoire et son hospitalité et à l'étendre.

Les analyses que nous avons menées ont montré que l'étendue du potentiel d'accueil d'une ville est étroitement liée à sa mobilité. Lorsqu'une ville est très mobile, son potentiel d'accueil est large, lorsqu'au contraire une ville peine à se transformer, son potentiel d'accueil a tendance à décliner, et elle «fait» d'une certaine manière de moins en moins ville.

Thèse 9. La mobilité d'une ville en définit l'attractivité. Les villes les plus mobiles sont aussi les plus attrayantes pour des acteurs individuels et des acteurs collectifs privés. Pour les acteurs privés, la capacité d'une ville à se transformer, garante de dynamisme, est le substrat des milieux innovateurs, car cette capacité s'accompagne d'une ouverture du potentiel d'accueil à des projets divers.

Mais, plus généralement, plus une ville a une forte capacité de transformation d'elle-même, plus elle est de nature à offrir de bonnes qualités de vie, ce qui renforce son attractivité. Les analyses développées dans cet ouvrage ont montré que la qualité de vie dépend d'autres facteurs que le revenu, elle renvoie à des bien plus fondamentaux et se décline suivant les personnes de différentes manières. Comme le relève Chambers : «health, security, self-respect, justice, access to goods and services, family and social life, ceremonies and celebrations, creativity, the pleasure of place, season and time of the day, fun, spiritual experience and love» (Chambers 1995 : 196). D'une manière générale, plus que l'adition des biens à disposition, c'est la manière dont ils sont vécus qui définit la qualité de vie. Or, une ville mobile offre davantage de potentiels à cohérence plurielle (Cogato Lanza *et al.* 2013). Ceci signifie que son hospitalité à des projets d'acteurs est multiple et permet ainsi des expériences diversifiées.

Thèse 10. Une politique de la ville est nécessairement une politique des mobilités. Compte tenu de l'ensemble des résultats sur lesquels débouche ce travail, il apparaît que les politiques visent à renforcer le développement harmonieux des villes, en d'autres termes, les politiques de la ville renvoient très largement à des politiques de la mobilité.

Il ne s'agit bien sûr pas de les réduire à des questions de services et d'infrastructures de transport rapide, au contraire. Une politique de la mobilité vise la transformation, le changement dans la ville ; or, les infrastructures et services de transport rapide ont pour effet majeur d'accroître la réversibilité des déplacements et par ce biais d'inciter les acteurs de la ville à adopter des stratégies de motilité fondées sur les déplacements plutôt que sur la mobilité. Valoriser la mobilité, maintenir et renforcer la diversité au sein d'un territoire donné suppose aussi la lenteur.

Sur le plan de la lenteur, les technologies de l'information et de la communication présentent un paradoxe intéressant. D'une part elles représentent la vitesse absolue de l'immédiateté, mais d'autre part, elles peuvent permettre de se ré-ancrer dans le lieu en échappant à la vitesse du déplacement. Alors qu'on aurait pu penser qu'elles allaient contribuer de manière unilatérale à l'expansion d'une motilité des acteurs fondée sur les déplacements, nos analyses montrent que les effets des technologies de l'information et de la communication sur la ville et le territoire sont beaucoup plus ambivalents et peuvent aller aussi dans le sens d'un renforcement de la mobilité.

7.3 Plaidoyer pour une régulation de la motilité

Les territoires urbains sont en profonde mutation, l'ensemble de ce livre l'a illustré à partir des déplacements et mobilités qui les traversent. Le politique est sans doute le premier affecté par l'évolution même des rapports de force et systèmes d'action dans les nouveaux processus de fabrication de la ville. Le partage du pouvoir entre acteurs institutionnels et acteurs non institutionnels remet en cause le schéma classique de structuration décisionnel linéaire constitué sur le diagnostic, l'expertise, le choix politique, le montage opérationnel partenarial et le temps de mise en œuvre. A la linéarité d'un processus décisionnel classique se substitue un processus itératif fait d'allers-retours multiples entre acteurs individuels et collectifs, publics et privés.

Ce contexte d'affaiblissement de la puissance publique dans la gestion des choix et la maîtrise des processus décisionnels trouve largement son origine dans les différences de motilité des acteurs en matière de déplacement.

Depuis son origine, la société industrielle valorise la mobilité sociale, car elle permet de fonder la dynamique collective de développement sur la volonté des individus d'améliorer leur condition socio-économique personnelle. Chacun s'investit dans la production dans l'espoir d'améliorer ses conditions de vie et son statut social sur base de son mérite. Il s'agit, de manière paradoxale, de tenir un discours égalitaire dans la compétition pour des statuts par principe inégalitaires. Le paradoxe est généralement levé par la mise en œuvre de procédures cherchant à assurer une égalité de départ aux différents acteurs. La sociologie critique a souvent mis en lumière les insuffisances de telles procédures.

La valorisation contemporaine de la mobilité ne s'inscrit plus qu'en partie dans ce cadre. La mobilité spatiale incarne aujourd'hui l'idée de liberté. Par elle, les acteurs seraient libres d'établir les contacts souhaités sans entraves spatiales ou temporelles. Ce discours permet également l'interprétation en termes de mobilité sociale, laissant sous-entendre que les individus les plus susceptibles d'occuper les statuts sociaux enviés sont également les personnes prêtes à se fondre dans une logique de déplacement sans entraves. Ainsi, la particularité de l'idéologie contemporaine de la mobilité est de confondre mobilité sociale et franchissement de l'espace.

Corollaire de cette idéologie, l'arsenal législatif de la grande majorité des Etats a été revu pour permettre le libre-échange. Il en a résulté un accroissement considérable des déplacements des lieux de production, des capitaux et de la main-d'œuvre, et une asymétrie entre la motilité des acteurs institutionnels publics et des autres acteurs. La possibilité de se déplacer, soit de franchir l'espace, est facilitée pour les personnes, les entreprises, les capitaux, mais pas pour les institutions publiques, territorialisées par essence.

Le constat va même souvent plus loin : se déplacer devient un impératif de survie pour une entreprise, une condition pour trouver du travail, un vecteur central de profit dans le domaine de la finance. Il s'agit donc autant de l'imposition de mobilités spatiales non désirées, que de l'émancipation d'ancrages spatiaux pour permettre la réalisation de projets souhaités. L'accroissement des déplacements est tout autant facteur d'inégalités que d'égalités puisque les capacités à se mouvoir sont une ressource inégalement répartie.

Restaurer le poids de la puissance publique dans la transformation des villes et des territoires implique dans ce contexte de réguler la motilité des différents acteurs.

Pour ce faire, il est essentiel d'avoir préalablement compris les logiques d'action qui président aux déplacements et aux mobilités des acteurs. Comme l'ont montré de nombreux exemples empiriques présentés dans cet ouvrage, les acteurs déploient des compétences assez pointues ainsi que pas mal d'imagination pour s'approprier des systèmes techniques afin de les mettre au profit de projets personnels ou collectifs. Le défi majeur de la régulation de la motilité consiste donc, en amont des politiques, à disposer d'outils capables de décrire et d'analyser la motilité et ses implications sociales et spatiales en vue de se doter de moyens d'action pertinents pour la régler sans provoquer des effets pervers dans les domaines territoriaux, économiques, sociaux et environnementaux.

Dans la mesure où la qualité urbaine en dépend directement, les politiques de la motilité issues de cette connaissance devraient reconnaître le pluralisme des projets de déplacement et de mobilité, et s'employer à le valoriser. Cela ne signifie pas qu'il faille renoncer à des mesures d'incitation, même volontaristes, mais probablement à des interdictions et des empêchements.

Nos investigations ont en effet montré que les politiques visant à empêcher certains types de déplacement sont souvent à la fois inefficaces et injustes. Inefficaces car de nombreux acteurs contournent alors les règles et produisent de ce fait des effets non voulus parfois plus problématiques que le mal dont ils sont censés être le remède. Injustes, car les acteurs prioritairement touchés par de telles politiques sont ceux qui n'ont pas la capacité de contourner les règles, ce qui les met parfois dans des situations difficiles.

7.4 Les leviers d'action pour agir sur la ville et le territoire

La transformation des villes et des territoires nécessite de nouveaux outils capables de comprendre leur fonctionnement pour être en mesure d'agir. Une conceptualisation des territoires comme des espaces homogènes, représentés sous la forme de taches de couleurs décrétées par un arsenal législatif visant la planification, n'a plus de prise sur les dynamiques spatiales actuelles. De statique, hiérarchisée en «poupée russe» et enclose, notre conception de l'aménagement du territoire doit intégrer les espaces

réticulaires et rhizomiques, au risque de ne plus avoir de prises sur les comportements des acteurs.

Remonter, en amont, aux dispositions qui président au mouvement amène à explorer, en aval, leurs conséquences politiques et sociales, ce qui permet d'analyser en profondeur la structure et le fonctionnement des sociétés contemporaines. Dans cette entreprise, il est important de ne pas cantonner l'analyse au domaine des transports et des systèmes de communication à distance. Les transports et les systèmes de communication à distance, qu'ils soient d'objets ou de personnes, sont en effet le plus souvent une demande dérivée des activités humaines et nos investigations ont clairement montré que la motilité d'un acteur se construit largement à partir de domaines non directement reliés aux transports et à la communication. Réguler la motilité suppose donc d'agir dans des domaines comme le dynamisme culturel, la politique de développement économique, les politiques de la petite enfance, la mixité sociale dans les quartiers, etc.

Le développement territorial n'est plus essentiellement une affaire d'ingénierie et d'architecture, très loin s'en faut.

Bibliographie

- ABÉLÈS M. (2008). *Anthropologie de la globalisation*. Payot, Paris.
- ADLY H. (2014). *Le cosmopolitisme à Genève du mythe aux territoires: une ethnologie urbaine de la «communauté internationale»*, Thèse de doctorat EPFL, Lausanne.
- ALBERTSEN N. et DIKEN B. (2001). «Mobility, Justification and the City», *Nordic Journal of Architectural Research*, vol. 14, n° 1, pp. 13-24.
- ANSAY P. et SCHOONBRODT R. (1989). *Penser la ville*, édition des Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles.
- ASCHER F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris.
- ASCHER F. (2003). «Migration», in LÉVY J. et LUSSAULT M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris.
- AUTHIER J.-Y. et LÉVY J.-P. (2002). «L'étude des rapports résidentiels des citadins: une approche compréhensive des mobilités en milieu urbain», in LÉVY J.-P. et DUREAU F. (éds), *L'Accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, L'harmattan, Paris, pp. 329-354.
- AUTHIER J.-Y. (1998). «Mobilités et processus de gentrification dans un quartier réhabilité du centre historique de Lyon», in GRAFMEYER Y. et Dansereau F. (dir.), *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, pp. 335-352.

- BASSAND M. *et al.* (1985). *Les suisses entre la mobilité et la sédentarité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- BASSAND M. et KAUFMANN V. (2000). «Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions?» in BONNET M. et DESJEUX D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris, pp. 129-140.
- BASSAND M. et BRULHARDT M.-C. (1980). *Mobilité Spatiale*, St-Saphorin, Georgi.
- BAUMAN Z. (2000). *Liquid Modernity*, London, Polity.
- BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L. et ZEMBRI P. (2005). *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris.
- BECK U. (2006). *Qu'est-ce que le cosmopolitisme?* Aubier, Paris.
- BIDOU-ZACHARIASEN C. (dir.) (2003). *Retours en ville*, Descartes & Cie, Paris.
- BIEBER A. (1995). «Temps de déplacement et structures urbaines» in DUHEM D. *et al.* (éds), *Villes et transports. Actes du séminaire Tome 2*, Plan Urbain, Paris, pp. 277-281.
- BOLTANSKI L. et CHIAPELLO E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, Paris.
- BONVALET C. (1998). «Accession à la propriété et trajectoires individuelles», in GRAFMEYER Y. et DANSEREAU F. (dir.) (1998). *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, pp. 235-262.
- BOORSTIN D. (1964). *The Image: a Guide to Pseudo-Events in Americ*, Harper, New York.
- BOUDON R. (1995). *Le juste et le vrai*, Fayard, Paris.
- BOURDIN A. (2005). «Les mobilités et le programme de la sociologie», *Cahiers internationaux de sociologie*, 1/2005, n° 118, pp. 5-21.
- BREVIGLIERI M. (2002). «L'horizon du *ne plus habiter* et l'absence du maintien de soi en public», in CÉFAÏ D. et JOSEPH I. (éds), *L'héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme*, Editions de l'Aube, Paris, pp. 319-336.
- BURNETT P. et THRIFT N. (1979). «New Approaches to Understanding Traveller Behaviour», in HENSCHER D. et STOPHER P. (éds), *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, pp. 116-134.
- CASS N., SHOVE E. et URRY J. (2003). «Social Exclusion, Mobility and Access», *Sociological Review*, n° 53 (2003), pp. 539-555.

- CASTELLS M. (1996). *The Rise of the Network Society - the Information Age*, Blackwell: Oxford.
- CHALAS Y. et PAULHIAC F. (2008). *La mobilité qui fait la ville*, Editions du CERTU, Lyon.
- CHAMBERS R (1995). «Poverty and Livelihoods: whose Reality counts?», *Environment and Urbanization*, 7, 1, pp. 173-204.
- CHAMPION A. (éd.) (1989). *Counterurbanization*, Edward Arnold, London.
- CHARMES E. (2005). *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, L'harmattan, Paris.
- CHENAL J. et KAUFMANN V. (2008). *La Suisse métropolisée à l'épreuve des alpes*. Académie suisse des sciences humaines et sociales, Berne.
- CINGOLANI P. (2012). *Le temps fractionné – Multiactivité et création de soi*, Armand Colin, Paris.
- CHAUVEL L. (2006). *Les classes moyennes à la dérive*. Editions du Seuil. Paris.
- CLERVAL A. (2013). *Paris sans le peuple – La gentrification de la capitale*, La découverte, Paris.
- COGATO LANZA E., PATTARONI L., PIRAUD M. et TIRONE B. (2013). *De la différence urbaine*, MétisPresse, Genève.
- COLEMAN, J. (1988). «Social Capital and the Creation of Human Capital». *American Journal of Sociology*. 94. pp. 95-121.
- COLLOQUE DE ROYAUMONT (1979). *Transport et Société*, Economica, Paris.
- CORBOZ A. (2001). *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Editions de l'imprimeur, Paris.
- COURGEAU D. (1970). *Les champs migratoires en France*, PUF, Paris.
- CRESWELL T. (2006). *On the move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London.
- DAMON J. (éd.) (2009). *Vivre en ville*. Presses universitaires de France, Paris.
- DE BOER E. (1981). *Transport Sociology – Social Aspects of Transport Planning*, Pergamon Press, London.
- DE CERTEAU M. (1980). *L'invention du quotidien 1: Arts de faire*, Gallimard, collection Folio, Paris.
- DEBARDIEUX B. (2003). «Territoire», in LÉVY J., et LUSSAULT M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Berlin, Paris.

- DELEUZE G. et GUATTARI F. (1980). *Milles plateaux : schizophrénie capitaliste*, éditions de Minuit, Paris.
- DIETRICH W. (1990). *Mobilité et renouvellement local de l'emploi*, Thèse EPFL n° 831, Lausanne.
- DOLLINGER H. (1972). *Die Totale Autogesellschaft*, Carl Hanser Verlag, Munich.
- DONZELOT J. (2004). «La ville à trois vitesses: gentrification, relégation, périurbanisation», *Esprit*, Mars-Avril.
- DUBET F. (1994). *Sociologie de l'expérience*, Seuil, Paris.
- DUCHAC R. (1974). *La sociologie des migrations aux Etats-Unis*, Mouton, Paris.
- DUHEM B. et al. (éds) (1995). *Villes et transports. Actes du séminaire Tome 2, Plan Urbain*, Paris.
- DUPUY G. (1978). *Urbanisme et technique. Chronique d'un mariage de raison*, Paris, Centre de recherche d'urbanisme.
- DUPUY G. (1999). *La dépendance automobile*, Anthropos, Paris.
- DUPUY G. et Bost F. (dir.) (2000). *L'automobile et son monde*, L'aube, La Tour d'Aigues.
- FEIFER M. (1985). *Going Places*, Macmillan, London.
- FICHELET M., FICHELET R. et MAY N. (1969). *Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport*, SERES, Paris.
- FLAMM M. (2004). *Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, thèse de doctorat n° 2897, Lausanne, EPFL.
- FLONNEAU M. et GUIGUENO V. (éds) (2009). *Histoire de la mobilité*. PUR, Rennes.
- FOURQUET F. et MURARD L. (1973). *Les équipements du pouvoir Villes, territoires et équipements collectifs*, Editions 10/18, Paris, pp. 27-45.
- FROUD J., HASLAM C., JOHAL S. JULLIEN B. et WILLIAMS K. (2000). «Les dépenses de motorisation comme facteur d'accroissement des inégalités et comme frein au développement des entreprises automobiles: une comparaison franco-anglaise», in FRIEDMANN G. (1966). *Sept études sur l'homme et la technique* Denoel/Gouthier, Paris.
- FROUD J., JOHAL S., LEAVER A. et WILLIAMS K. «Different Worlds of Motoring: Choice, Constraint and Risk in Household Consumption», *Sociological Review*, vol. 53 (2005), pp. 96-128.

- GALLEZ C. et MAKSIM H. (2007). «À quoi sert la planification urbaine ? regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève». *Flux*, vol. 69, pp. 49-62.
- GAUDIN J.-P. (1999). *Gouverner par contrat. L'action publique en question*, Presses de science po, Paris.
- GAY Ch., KAUFMANN V., LANDRIÈVE S. et VINCENT S. (éds) (2011). *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2030. Choices and rights for 2030*, Deux Tomes, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- GENARD J.-L. (2008). «A propos du concept de réflexivité», text presented at l'EPFL the 14 February 2008 in a seminar serie on New approaches in Urban Sociology.
- GIBSON J.J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*, Houghton Mifflin, Boston.
- GIDDENS A. (1984). *The Constitution of Society*, Polity Press, Cambridge.
- GLICK SCHILLER N. et SALAZAR N. (2012). «Regimes of Mobility across the Globe», *Journal of Ethics and Migration Studies*, Nov 2012 I, firstArticle.
- GRAFMEYER Y. et JOSEPH I. (1979). *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Champs Flammarion, Paris.
- GRAFMEYER Y. et DANSEREAU F. (dir.) (1998). *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Presses universitaires de Lyon, Lyon.
- GRAHAM S. et MARVIN S. (2001). *Splintering Urbanism*, Routledge, London.
- GUIGUENO V. (2008). «Building a High-Speed Society: France and the Aérotrain, 1962-1974», *Technology and Culture*, vol. 49, Number 1. pp. 21-40.
- HÄGERSTRAND T. (1975). «Space, Time and human Conditions», in KARLQVIST A. et al. (éds.), *Dynamic Allocation of urban Space*, Saxon House Lexington Book, Lexington.
- HALBWACHS M. (1970). *Morphologie sociale*, Armand Colin, Paris.
- HARVEY D. (1990). *The condition of Postmodernity*, Balckwell, Oxford.
- HIRESCHMANN A. (1986). *Vers une économie politique élargie*, Le Seuil, Paris.
- HOFMEISTER H. (2005). «Geographic Mobility of Couples in the United States: Relocation and Commuting Trends», *Zeitschrift für Familienforschung*, Heft 2/2005, pp. 115-128.
- HOMMELS A. (2005). *Unbuilding Cities. Obduracy in Urban Sociotechnical Change*. MIT Press, Cambridge/MA.

- JEMELIN C. *et al.* (2005). *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès, analyse comparative de huit agglomérations européennes*, Rapport PREDIT 3, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne.
- JENKS M., BURTON E. et WILLIAMS K. (éds) (1996). *The Compact City – A Sustainable Urban Form?*, E & FN SPON, London.
- JENSEN O. B. (2006). «“Facework”, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City», *Mobilities*, vol. 2. pp. 143-165.
- JENSEN O. B. (2013). *Staging mobilities*, Routledge, Londres et New-York.
- JOLY I. (2005). *L'allocation du temps au transport – De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durée*. Thèse de doctorat. Université Lyon 2, Lyon.
- JOLY I., LITTLEJOHN K. et KAUFMANN V. (2007). *La croissance des budgets temps de transport en question: nouvelles approches*. Final Report. LET – LaSUR, Lyon et Lausanne.
- JONES P. (1979). «New Approaches to Understanding Traveller Behaviour: the Human Activity Approach», in HENSCHER D. et STOPHER P. (éds). *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, pp. 55-80.
- JURCZYK K. (1998). «Time in Women's everyday lives- between self-determination and conflicting Demands», in *Time and Society* vol. 7(2), pp. 283-308.
- KAPLAN C. (1996). *Question of Travel*. Duke University Press, Durham, London.
- KAUFMANN V. et GALLEZ C. (2009). «Aux racines de la mobilité en sciences sociales: contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine» in FLONNEAU M. et GUIGUENO V. (éds), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp. 41-55.
- KAUFMANN V. et SAGER F. (2006). «Co-ordination of the Local Policies for Urban Development and Public Transportation in Four Swiss Cities», *Journal of Urban Affairs*, vol. 28, n° 4, pp. 353-373
- KAUFMANN V. (2002). *Re-thinking Mobility*, Ashgate, Aldershot.
- KAUFMANN V. (2005). «Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides?», in *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol CXVIII, pp. 119-135.

- KAUFMANN V. (2008). «De l'espace au temps: ces mobilités hybrides qui transforment la ville», in PAULHIAC F., et CHALAS Y. (dir.), *Actes des deuxièmes rencontres internationales de l'urbanisme de Grenoble*, collections du CERTU, Lyon.
- KAUFMANN V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- KAUFMANN V. (2010). «La théorie urbaine en devenir», in STÉBÉ J.-M. et MARCHAL H. (éds.), *Traité sur la ville*. Presses Universitaires de France, Paris.
- KAUFMANN V., JEMELIN C. et GUIDEZ J.-M. (2001). *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?*, La Documentation Française, Paris.
- KAUFMANN V., SAGER F., FERRARI Y. et JOYE D. (2003). *Coordonner transport et urbanisme*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.
- KAUFMANN V., SCHULER M., CREVOISIER O. et ROSSEL P. (2004). «Mobilité et motilité: de l'intention à l'action», *Cahier du LaSUR* n° 4, EPFL, Lausanne.
- KAUFMANN V. BERGMAN M., et JOYE D. (2004). «Motility: Mobility as Capital», in *International Journal of Urban and Regional Research*.
- KELLERMAN A. (2006). *Personal Mobilities*, Taylor & Francis, London.
- KELLERMAN A. (2012). «Potential Mobilities», *Mobilities*, vol. 7, Issue 1 pp. 171-183.
- KENNEDY P. (2004). «Making Global Society: Friendship in Networks among Transnational Professionals in the Building Design Industry», *Global Networks* 4(2): pp. 157-179.
- KESSELRING S. (2005). «New Mobilities Management. Mobility pioneers between first and second Modernity», *Zeitschrift für Familienforschung*, Heft 2/2005, pp. 129-143.
- KESSELRING S. (2006). «Pioneering Mobilities: new Patterns of Movement and Motility in a mobile World», *Environment and Planning A*. 38, pp. 269-279.
- KESSELRING S. (2008). «The Mobile Risk Society», in CANZLER W., KAUFMANN V. et KESSELRING S. (éds), *Tracing Mobilities*, Ashgate, Aldershot, pp. 77-102.
- KONTULY T. et VOGELSANG R. (1989). «Federal Republic of Germany: the Intensification of the Migration turnaround», in CHAMPION A. (éd.) (1989), *Counterurbanization*, Edward Arnold, London, pp. 141-161.

- KUDERA W. et VOSS G. (éds) (2000). *Lebensführung und Gesellschaft*, Leske und Budrich : Opladen.
- LANNOY P. (2003). «L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940», *Revue Française de Sociologie*, vol. 44-3, pp. 497-529.
- LARSEN J., URRY J. et AXHAUSEN K. (2005). *Mobilities, Networks, Geographies*, Ashgate, Aldershot.
- LASCOURMES P. et LE GALÈS P. (2004). *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, Paris.
- LATOUR B. et HERMANT E. (1998). *Paris, ville invisible*, La Découverte, Paris.
- LE GALÈS P. (2002). *European Cities, Social Conflicts and Governance*, Oxford University Press, Oxford.
- LE BRETON E. (2005). *Bouger pour s'en sortir*, Armand Colin, Paris.
- LEES L. (2003). «Super-gentrification: The Case of Brooklyn Heights, New York City», *Urban Studies* vol. 40, pp. 2487-2509.
- LEFEBURE H. (1992). *Eléments de rythmanalyse: introduction à la connaissance des rythmes*, Editions Syllepse, Paris.
- LÉVY J. (1994). *L'espace légitime*, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris.
- LÉVY J. (1999). *Le tournant géographique*, Belin, Paris.
- LÉVY J. (2003). «Territoire», in LÉVY J., et LUSSAULT M. (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Berlin, Paris.
- LÉVY J. (2004). «Les essences du mouvement», in ALLEMAND S., ASCHER F. et LÉVY J. (éds). *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris : Belin,
- LÉVY P. (2000). *World Philosophie*, Odile Jacob, Paris.
- LEVY R., JOYE D., GUYE O. et KAUFMANN V. (1997). *Tous égaux? De la stratification aux représentations*, Seismo, Zurich.
- LORD S. (2011). «Le choix de vieillir à domicile : l'inévitable adaptation des modes de vie – Evolution de la mobilité quotidienne d'un groupe d'âinés de banlieue pavillonnaire», *Retraite et Société*, vol. 60/1. pp. 197-213.
- LORRAIN D. (éd.) (2011). *Métropoles XXL en pays émergents*, Les presses de science po, Paris.

- LORRAIN D. (2004). *Les pilotes invisibles de l'action publique. Le désarroi du politique?* in LASCOURMES et LE GALÈS (éds), *Gouverner par les instruments*. Presses de Sciences Po., Paris.
- LUSSAULT M. (2007). *L'homme spatial*, Seuil, Paris.
- MAC FADDEN D. (1974). «Conditional Logit Analysis of Qualitative Choice Behavior», in ZAREMBKA P. (ed.), *Frontiers in Econometrics*, Academic Press, New-York.
- MAHONEY J. (2000). «Path Dependence in Historical Sociology», *Theory and Society*, vol. 29, 4, pp. 507-548.
- MAILLAT D. et KÉBIR L. (1999). «Learning Region et systèmes de production territoriaux», in *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 3, pp. 429-447.
- MAKSIM H. (2011). *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Thèse de doctorat EPFL, n° 4922.
- MAURIN E. (2004). *Le ghetto français*, Editions du Seuil, Paris.
- MC KENZIE R. D. (1927). «Spatial Distance and Community Organization pattern», *Social forces*, vol. 5, 4, pp. 623-627.
- MEISSONNIER J. (2001). *Provinciliens: les voyageurs du quotidien*, Editions de L'harmattan, Paris.
- MERCADAL G. (1970). *Contribution à une psycho-sociologie des comportements urbains*, Ministère de l'équipement et du logement, Copédith, Paris.
- MERLIN P. et CHOAY F. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, Paris.
- MERLIN P. (1985). *La planification des transports urbains*, Masson, Paris.
- MERRIMAN P. (2012). *Mobility, Space and Culture*, Routledge, London et New York.
- MOKTARIAN P. et CHEN C. (2004). «BTT or not BTT that is the Question : a Review and Analysis of the Empirical Literature on Travel Time (and Money) Budget», *Transportation Research Part A*, vol. 38/9 pp. 643-675.
- MONTULET B. et KAUFMANN V. (éds), *Mobilité, fluidité... liberté?* Presses de facultés St.-Louis, Brussels.
- MONTULET B. (1998). *Les enjeux spatio-temporels du social – mobilités*, L'harmattan, Paris.

- MÜLLER P. (2008). *Les politiques publiques*, Presses universitaires de France, Paris.
- NEWMAN P. et THORNLEY A. (1996). *Urban Planning in Europe*, Routledge, London.
- NOVEMBER V. (2004). «Being close to Risk: from Proximity to Connexity», *International Journal of Sustainable Development*, vol. 7/3 pp. 273-285.
- NOWICKA M. (2006). *Transnational Professionals and their Cosmopolitan Universes*. Campus, Frankfurt.
- OFFNER J.-M. et PUMAIN D. (éds) (1996). *Réseaux et territoires – significations croisées*, L'aube, La Tour d'Aigues.
- OFFNER J.-M. (1993). «Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique», in *L'espace géographique*, n° 3, pp. 233-242.
- OFFNER J.-M. (1995). «La socio-économie des transports: histoire critique» in DUHEM B. et al. (éds), *Villes et transports. Actes du séminaire Tome 2, Plan Urbain*, Paris, pp. 239-246.
- ORFEUIL J.-P. (1994). *Je suis l'automobile*, L'aube, La Tour d'Aigues.
- ORFEUIL J.-P. (dir.) (2004). *Transport, pauvreté, exclusion*, Editions de l'Aube, La Tour D'aigues
- PATTARONI L. et KAUFMANN V. (2011). *Livelihood as territory*, Document de travail, LaSUR-EPFL, Lausanne.
- PATTARONI L. et TOGNI L. (2009). «Logement, autonomie et justice: du bail associatif et de quelques autres compromis en matière de logement social à Genève», in PATTARONI L., KAUFMANN V. et ROBINOVICH A. (éds), *Habitat en devenir*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- PATTARONI L. (2006). «La ville plurielle: quand les squatters ébranlent l'ordre urbain», in BASSAND M., KAUFMANN V. et JOYE D. (éds), (2^e édition), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presse polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- PATTARONI L. THOMAS M.-P. et KAUFMANN V. (2009). *Habitat urbain durable pour les familles*, PNR54, Cahiers du Lasur n° 12, EPFL-LASUR, Lausanne.
- PEDRAZZINI Y. BOLAY. J.-Cl. et KAUFMANN V. (2005). *Social Practices and social Changes*, Lausanne, NCCR North-South/LASUR-EPFL.

- PFLIEGER G., PATTARONI L., JEMELIN C., KAUFMANN V. (éds) (2008). *The Social Fabric of the Networked City*. EPFL Press/Routledge, Lausanne/London, New-York.
- PHAROAH T. et APEL D. (1995). *Transport concepts in European cities*, Avebury Studies in Green Research, Aldershot.
- PIERSON P. (2000). «Increasing Returns, Path Dependence and the Study of Politics», *American Political Science Review*, vol. 94, 2, pp. 251-260.
- PINÇON-CHARLOT M. et PINÇON M. (2001). *Paris mosaïque. Promenades urbaines*, Calmann-Lévy, Paris.
- PRADEL B. (2013). «Processus de réversibilité et rythmes de transformations urbaines : penser la ville à pile ou face ? », in SCHERRER F. et VANIER M. (dir.), *Villes, territoires, réversibilité*, Hermann Editeurs, Paris.
- PUCHER J. (1998). «Urban Transport in Germany : providing feasible Alternatives to the Car», in *Transport Reviews*, vol. 18/4, pp. 285-310.
- PUTNAM R. (2000). *Booing Alone*, Simon & Schuster, New-York.
- RAPOPORT A. (2005). *Architecture, Culture and Design*, Locke Science and Publication Company, Chicago.
- RAVENSTEIN E. (1885). «The Laws of Migration», *Journal of the Statistical Society*, vol. 48, pp. 167-227.
- RECKER W. *et al.* (1989). «Dynamic Tests of a Time-space Model of Complex Travel Behaviour». in *Travel Behaviour Research*, International association for Travel Research, Avebury.
- REICHMAN S. (1983). *Les transports : servitude ou liberté?* Presses universitaires de France, Paris.
- REMY J. et VOYÉ L. (1992). *La ville : vers une nouvelle définition?*, Editions de L'harmattan, Paris.
- RHEIN C. (1994). «La ségrégation et ses mesures» in BRUN J. et RHEIN C., *La ségrégation dans la ville*, L'harmattan, Paris, pp. 121-162.
- RIFKIN J. (2000). *L'âge de l'accès*, La découverte, Paris.
- ROBINSON J. (2006). *Ordinary cities*, Routledge, Londres et New York.
- ROSE R. et DAVIES P. (1994). *Inheritance in Public Policy : Change without Choice in Britain*. Yale University Press, New Haven/London.
- SAGER F., KAUFMANN V. et JOYE D. (1999). «Die exogene Bestimmungsfaktoren des Umgangs mit knappen natürlichen und sozialen Ressourcen

- Das Beispiel der Koordination von Raumplanung und Verkehrspolitik in urbanen Räumen der Schweiz», *Swiss Journal of political science*, vol. 5(3), pp. 25-55.
- SCHNEIDER N. F., LIMMER R. et RUCKDESCHEL K. (2002). *Mobil, flexible, gebunden – Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft Campus*, Frankfurt am Main.
- SCHULER M., KAUFMANN V., LEPORI B. et JOYE D. (1997). *Des mobilités à la mobilité - vers un paradigme intégrateur/Eine integrative Sicht der Mobilität: im Hinblick auf ein neues Paradigma der Mobilitätsforschung*, Conseil suisse de la science, détection avancée, Berne.
- SEN A. (1997). «Editorial: Human Capital and Human Capability», *World Development*, vol. 25, 12, 1959-1961.
- SERGOT B. et al. (2012). «Mobilités spatiales et dynamiques organisationnelles», *Revue française de gestion*, 2012/7, n° 226, p. 77-90.
- SHELLER M. (2011). *Mobility*, Sociopedia.isa.
- SMITH N. et BUTLER T. (2007). «Guest editorial», *Environment and Planning A*, vol. 39, pp. 2-9.
- SÖDERSTRÖM O. et CROT L. (2010). *The mobile Constitution of the Society: Rethinking the Mobility Society Nexus*. Working Paper, Université de Neuchâtel.
- SOROKIN P. (1927). *Social Mobility*. Harper and Brothers, New York.
- STÉBÉ J.-M. et MARCHAL H. (2007). *La sociologie urbaine*, Presses universitaires de France, Paris.
- STONE, C. N. (1989). *Regime Politics: Governing Atlanta 1946-1988*, Lawrence: University Press of Kansas.
- STORPER M. (2013). *Keys to the City*, Princeton University Press, Princeton et Oxford.
- STOUFFER S. «Intervening Opportunities: a Theory relating Mobility and Distance», *American Sociological Review*, vol. 5, (1940), pp. 845-867.
- TARR, J. A. et DUPUY, G. (éds) (1988). *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Temple University Press, Philadelphia.
- TARRIUS A. (2000). «Nouvelles formes migratoires, nouveaux cosmopolitismes», in BASSAND M., KAUFMANN V., JOYE D. (éds), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

- TAYLOR P. (2004). *World City Network, A global urban analysis*, Routledge, London.
- THÉVENOT L. (2006). *L'action au pluriel – sociologie des régimes d'engagement*, Editions la découverte, Paris.
- THOMAS M.-P. (2013). *Urbanisme et modes de vie: Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*. Alphil, Neuchâtel.
- THOMAS M.-P., ADLY H., PATTARONI L., KAUFMANN V. et GALLOUX S. (2011). «Choix résidentiels et mode de vies dans l'agglomération franco-valdo-genevoise», *Cahiers du LaSUR* n° 14, EPFL, Lausanne.
- TILLOUS M., KAUFMANN V. et LOUVET N. (2008). «Consommer dans le métro, une question d'engagement dans le temps et l'espace», *Espaces et Sociétés*, vol. 135/4, pp. 99-116.
- TURNER L. et ASH J. (1975). *The Golden Hordes*, Constable, London.
- URBAN TASK FORCE (1999). *Towards an urban Renaissance – Final Report of the urban Task Force*, DETR, London.
- URRY J. (1990). *The Tourist Gaze*, Sage, London.
- URRY J. (2000). *Sociology beyond Societies*, Routledge, London.
- URRY J. (2007). *Mobilities*, Polity, London.
- URRY J. (2007a). «Mobility, Space and Social Inequality», *Swiss Journal of Sociology*, vol. 33/1, pp. 9-26.
- VAN WEE B., RIETVELD P. et MEURS H. (2006). «Is average daily Time Expenditure Constant? In search of Explanations for an Increase in average travel Time», *Journal of Transport Geography*, vol. 14, pp. 109-122.
- VELTZ P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires*, Presses universitaires de France, Paris.
- VEOLIA (2008). *Observatoire Veolia des modes de vie urbains – 2008, l'état de la vie en ville*, Veolia Environnement, Paris.
- VIGNAL C. (2005). «Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi», *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. CVIII, pp. 101-117.
- VINCENT-GESLIN S., PEDRAZZINI Y., ADLY H. et ZOWO Y. (éds) (2014). *Urban Translation*. EPFLPress/Routledge, Lausanne/London/New York.
- VIRILIO P. (1984). *L'espace critique*, Christian Bourgeois, Paris.

- VIRY G., KAUFMANN V. et WIDMER E. (2009). «Social Integration faced with Commuting: more Widespread and less Dense Support Networks», in OHNMACHT T., MAKSIM H. et BERGMAN M. (éds), *Mobilities and Inequality*, Ashgate, Aldershot, pp. 119-142.
- WATERS M. (1995). *Globalization*, Routledge, London.
- WEBER M. (1922) [2003]. *Economie et société*. vol. 1, éditions Pocket, Paris.
- WESTERN M. et WRIGHT E. O. (1994). «The Permeability of Class Boundaries to Intergenerational Mobility among Men in the United States, Canada, Norway and Sweden», *American Sociological Review*, vol. 59, pp. 606-629.
- WIDMER E. D. (2006). «Who are my Family Members? Bridging and binding social Capital in family Configurations», *Journal of Personal and Social Relationships*, vol. 23, 6, pp. 979-998.
- WIEL M. (1999). *La transition urbaine*. Margada éditions, Spirmont.
- WITTER R. (2012) *Public Urban Transport, Mobility Patterns and Social Exclusion: The Case of Santiago de Chile*. Thèse de doctorat EPFL, Lausanne.
- WOODLIEF A. (1998). «The Path Dependent City», *Urban Affairs Review*, vol. 33, pp. 405-437.
- WRIGHT E. O. *et al.* (1992). «The American Class Structure», *American Sociological Review*, vol. 6/47, pp. 709-726.
- YIN R. K. (1990). *Case Study Research. Design and Methods*. Sage Publications, Thousand Oaks.
- ZAHAVI Y. et TALVITIE A. (1980). «Regularities in Travel Time and Money Expenditure», *Transportation Research Record*, vol. 750, pp. 13-19.
- ZAHAVI Y. (1979). *The UMOT Project*, USDOT, Washington.
- ZIPF G. (1946). «The P1 P2/D Hypothesis: on the Intercity Movement of Persons», *American Sociological Review*, vol. 11.