

«Les acteurs d'une ville n'investissent pas toujours le bâti comme prévu»

> Mutation

Un essai analyse le développement urbain à la lumière de la mobilité

> La ville se façonnerait à partir des modes de vie individuels

Géraldine Schönenberg

La ville contemporaine ne se laisse plus circonscrire en un agrégat dense de constructions sur une zone délimitée. Selon le professeur de sociologie urbaine Vincent Kaufmann*, elle serait plutôt la résultante concrète de l'inextricable réseau de déplacements de ceux qui y habitent ou y travaillent. Avec au cœur la notion de pendularité qui dicte l'utilisation, et donc la définition, d'un espace bâti en perpétuelle métamorphose. Dans son essai intitulé *Retour sur la ville*, Vincent Kaufmann donne ainsi un nouvel éclairage à cette mutation de la ville d'aujourd'hui dont les politiques et les urbanistes n'ont pas forcément le dernier mot en matière d'aménagement du territoire. Car ce sont les habitants qui le font s'adapter, avec des effets imprévus, à leurs modes de vie. Interview.

Le Temps: Vous évaluez la transformation profonde de la notion de «ville» dans les années 80?

Vincent Kaufmann: Les recherches sur la ville ont perdu leur objet depuis une trentaine d'années. Aujourd'hui, on ne parle plus tellement de ville mais plutôt de l'urbain ou encore de métropolisation. Il n'y a plus vraiment d'opposition entre ville et campagne car nous vivons dans des sphères relativement indifférenciées en termes culturels. Je souhaite rouvrir le débat et montrer que ce n'est pas la même chose d'habiter le quartier des Eaux-Vives à Genève, la vallée de l'Arve ou la Broye vaudoise. Et ces différences sont notamment liées au potentiel de mobilité (financière ou autre) que chacun a et aux possibilités offertes par le territoire pour y développer les projets individuels.

– La ville ne désigne plus, selon vous, un territoire délimité?

– Non. Dans mon livre, j'ai souhaité mettre en regard, d'une part, les potentiels d'accueil d'un territoire, donc les possibilités qu'il offre en termes de vie quotidienne ou en termes de marché en ce qui concerne une entreprise. Et d'autre part, la manière dont les habitants utilisent ce qui leur est offert. C'est ce que j'appelle la motilité, notion qui recouvre des compétences diverses telles que savoir gérer le stress, maîtriser les différents moyens de transport et de communication, etc.

– Pour en revenir à la construction, au bâti, comment la ville se transforme-t-elle physiquement à partir de cette motilité?

– Les ménages ont une capacité d'improvisation grâce à de meilleures conditions économiques qu'il y a trente ans, c'est ça le changement. Si vous trouvez le logement trop cher à Genève, vous pouvez vous établir dans le Chablais et penduler tous les matins, en train ou en voiture. Les

pratiques individuelles sont à l'origine de l'étalement urbain et contribuent à façonner le bâti indépendamment de l'action des pouvoirs publics.

– Depuis quand datez-vous l'émergence des pendulaires?

– La pendularité est passablement liée, en ce qui concerne la Suisse, au réseau autoroutier qui est assez récent. Dès les années 60, il en existait des tronçons et depuis les années 80, ils sont reliés entre eux et irriguent l'ensemble du territoire. Ce réseau permet de multiplier les possibilités en matière de stratégie de localisation résidentielle des ménages, ce qui a été renforcé, en France, par la libre circulation. En ce qui concerne les chemins de fer, l'horaire cadencé existe depuis 1982, date où l'ensemble du réseau a été exploité de manière à proposer un train toutes les heures ou toutes les demi-heures avec des correspondances systématiques. Ce qui a constitué une évolution majeure dans la mobilité à partir de laquelle chacun a pu construire son mode de vie. Et depuis cette époque-là, on est passé, en Suisse alémanique par exemple, à des fréquences au quart d'heure (par exemple entre Berne et Zurich). Le chemin de fer est devenu une espèce de RER qui définit la Suisse tout entière comme une grande ville en réseau.

– Comment organisait-on sa vie avant la mise en fonction de l'horaire cadencé?

– Dans les années 60-70, beaucoup de gens travaillaient dans la commune où ils habitaient, il y avait une totale unité de lieu dans la vie quotidienne qui se déroulait dans un espace délimité, de même que la sociabilité (paroisse, amis, syndicat, etc.). Il y avait un empilement d'activités au même endroit. Ce phénomène s'est transformé progressivement par l'utilisation extensive des technologies de l'information et des télécommunications et des systèmes de transport, et aujourd'hui il n'y a plus investissement d'un seul lieu de vie. C'est tout particulièrement le cas pour les personnes partageant leur quotidien entre plusieurs domiciles, comme les bi-résidents qui habitent dans une localité avec leur famille et ont un pied-à-terre dans une autre ville où ils ont leur lieu de travail où ils dorment plusieurs nuits par semaine. C'est aussi le cas des enfants en garde partagée, des personnes disposant d'un chalet à la montagne...

– En quoi cela influe-t-il sur l'environnement construit?

– Ces manières d'habiter ne sont plus anecdotiques statistiquement et ont un impact assez fort sur le marché du petit logement. C'est d'autant plus le cas que les personnes qui pratiquent la bi-résidence ont souvent des bons revenus et pas de problème pour obtenir un bail pour un pied-à-terre de 2 pièces au détriment de ménages moins fortunés.

– Il est donc impossible de prévoir comment va évoluer le territoire d'une ville?

– Quand on parle de plan d'aménagement du territoire, il s'agit de la volonté d'ordonner la ville mais le territoire ne se laisse pas toujours maîtriser de cette manière-là. Les pendulaires de longue distance (qui ont leur lieu de travail à 40-50 km de leur domicile) sont un bon exemple de ce type de phénomène imprévu. Quand on a développé Rail 2000 dans les années 80, ce n'était pas pour les bi-résidents mais pour faire en sorte que les gens utilisent moins leur voiture au quotidien. Il n'y a pas eu d'effet massif à ce niveau-là mais Rail 2000 a modifié les stratégies résidentielles. On a souvent une idée politique précise de la manière dont les gens vont utiliser le service ou l'équipement qu'on leur met à disposition et souvent, cela se passe autrement.

– Ce sont tous ces mouvements d'humains qui façonnent le territoire?

– Oui. On se focalise beaucoup sur l'idée que ce sont les décisions prises par les acteurs publics qui fabriquent la ville. Mais de nombreux phénomènes échappent aux pouvoirs publics. On a mené de nombreuses recherches ces dernières années sur les modes de vie, la manière dont les gens organisent leurs activités quotidiennes. On observe des faits étonnants: des gens qui vont chez le coiffeur

dans le quartier où ils habitaient il y a quinze ans par exemple. On pourrait penser que le coiffeur fait partie des services micro-locaux, mais ce n'est pas forcément le cas. Mon livre est une critique implicite des conceptions de l'urbanisme tournées vers le bâti exclusivement. Dans le fond, la ville c'est bien sûr du bâti mais c'est aussi le résultat des acteurs qui investissent le bâti d'une façon qui ne répond pas toujours à ce que ceux qui l'ont construit ont imaginé.

– A ce sujet, vous évoquez le quartier de la Goutte-d'Or à Paris qui se gentrifie sans pour autant que les nouveaux habitants y exercent leurs activités quotidiennes...

– Un autre exemple est le quartier de la Jonction à Genève, par exemple. On imagine souvent que c'est un quartier à forte mixité sociale car il y a des gens de différents milieux qui y résident. En fait, certains ne font qu'y dormir.

– Dans le quartier de Plainpalais en revanche, on a l'impression que la mixité est réelle grâce aux nombreux cafés?

– Oui et grâce à la présence de l'université aussi. Il y a beaucoup de gens extérieurs au quartier qui y ont des activités. Ce qui relativise la notion de mixité.

– Les politiques doivent donc avoir une vision à long terme...

– Oui. On n'avait pas prévu que les villes, en Suisse et de manière encore plus marquée en Europe dont la France, regagnent des habitants dans leur centre. Le modèle de l'habitat périurbain est en perte de vitesse, la maison individuelle est moins un modèle valorisé. Certaines personnes préfèrent habiter dans des milieux denses et favorisent les ambiances urbaines. Ce phénomène n'a pas été anticipé par la planification. Cela est aussi dû au fait que depuis une trentaine d'années, il n'y a plus un seul modèle de réussite sociale. Et accumuler du capital sous forme immobilière n'est plus forcément la panacée. Il y a les mouvements sociaux qui sont passés par là tel le courant post-matérialiste: les gens n'ont plus forcément envie de posséder, ils ont envie de vivre. Et c'est ceux-là qu'on retrouve en ville. C'est un autre modèle de réussite.

– Dans votre livre, vous évoquez le fait que lorsque les autorités essayent d'infléchir une habitude, comme limiter l'usage de la voiture, c'est souvent l'échec.

– Oui, limiter les places de parking pour faire en sorte que les gens délaissent leur voiture, ça peut les inciter à déménager... Contraindre les gens, ça ne marche pas. Et on est souvent dans cette logique-là en matière de planification urbaine. En matière de modes de vie, il faudrait avoir une politique d'offre très diversifiée idéalement. Un urbaniste aujourd'hui doit être plus généraliste dans sa pensée. L'enjeu n'est pas de faire un joli quartier vu d'avion... Il faut vraiment se mettre à la place des gens et garder à l'esprit le fait que les modes de vie sont volatils. D'autres s'affinent. Par exemple, le retour en ville s'est amorcé dans les années 90 et se développe seulement maintenant.

* Vincent Kaufmann est professeur à l'EPFL où il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine (Lasur). Auteur de «Retour sur la ville», Editions Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014.



«La pendularité est passablement liée, en ce qui concerne la Suisse, au réseau autoroutier qui est récent.» ARCHIVES