



HAL
open science

Modes d'habiter urbains et ruraux : entre continuité et rupture

Samuel Carpentier

► **To cite this version:**

Samuel Carpentier. Modes d'habiter urbains et ruraux : entre continuité et rupture. *Articulo - Journal of Urban Research*, 2010, Revisiting Urbanity and Rurality, Hors série (3), pp.10.4000/articulo.1548. 10.4000/articulo.1548 . halshs-01132387

HAL Id: halshs-01132387

<https://shs.hal.science/halshs-01132387>

Submitted on 17 Mar 2015

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

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

Samuel Carpentier

Modes d'habiter urbains et ruraux : entre continuité et rupture

Warning

The contents of this site is subject to the French law on intellectual property and is the exclusive property of the publisher.

The works on this site can be accessed and reproduced on paper or digital media, provided that they are strictly used for personal, scientific or educational purposes excluding any commercial exploitation. Reproduction must necessarily mention the editor, the journal name, the author and the document reference.

Any other reproduction is strictly forbidden without permission of the publisher, except in cases provided by legislation in force in France.

revues.org

Revues.org is a platform for journals in the humanities and social sciences run by the CLEO, Centre for open electronic publishing (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Electronic reference

Samuel Carpentier, « Modes d'habiter urbains et ruraux : entre continuité et rupture », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], Special issue 3 | 2010, Online since 04 January 2011, connection on 25 November 2013. URL : <http://articulo.revues.org/1548> ; DOI : 10.4000/articulo.1548

Publisher: Articulo ASBL
<http://articulo.revues.org>
<http://www.revues.org>

Document available online on:
<http://articulo.revues.org/1548>

Document automatically generated on 25 November 2013.

Creative Commons 3.0 - by-nc-nd, except for those images whose rights are reserved.

Samuel Carpentier

Modes d'habiter urbains et ruraux : entre continuité et rupture

Introduction

- 1 Le passage de la ville à l'urbain (Choay, 1994) a marqué l'avènement d'une société postmoderne dans laquelle la polarisation de plus en plus forte des agglomérations sur l'espace local devait conduire à un nivellement des modes de vie. Le processus de périurbanisation, en cours depuis plusieurs décennies, illustre cette diffusion physique et sociale de l'urbain vers des espaces toujours plus éloignés et dépendants de la ville-centre. Pour comprendre l'incidence de cette extension morphologique des zones urbaines il semble important d'interroger les comportements spatiaux individuels qui découlent de ces relocalisations résidentielles. En effet, dans un contexte où le processus de métropolisation implique une polarisation très forte de l'emploi et des services par les pôles urbains, la grande majorité des individus se doivent de préserver une bonne accessibilité à la ville-centre pour réaliser nombre de leurs activités quotidiennes. Ce faisant, les localisations résidentielles, qu'elles soient centrales ou périphériques, correspondent finalement, pour une majorité, à différents modes d'insertion spatiale à la ville. La problématique de cet article consiste alors à voir s'il existe, de la ville aux zones rurales, des gradients d'urbanité en fonction des caractéristiques morphologiques (notamment les densités) et fonctionnelles (illustrées par la mobilité) de ces espaces et des comportements de mobilité qui leurs sont associés.
- 2 L'article est organisé en quatre parties. Dans un premier temps, nous reviendrons sur l'impact des réseaux de transports et des comportements de mobilité sur la structuration urbaine, permettant l'émergence de modes de spatialisation différenciés (Hirschhorn et Berthelot, 1996). Dans un deuxième temps, une typologie spatiale reflétant à la fois l'espace morphologique et l'espace fonctionnel luxembourgeois sera présentée et servira de base à l'échantillonnage d'une enquête par courrier réalisée au Luxembourg (pour une description complète du plan de sondage, du protocole d'enquête et du questionnaire, voir Carpentier, 2007a). Ensuite, trois dimensions complémentaires de ces modes de spatialisation, que nous appellerons ici *modes d'habiter* (Stock, 2004, 2005), seront analysées sous l'angle des pratiques et des représentations, à savoir : les modes de transports, les types de logements et les localisations résidentielles. Enfin, ces résultats seront discutés pour tenter d'identifier la portée et les limites d'un concept intégré tel que celui du mode d'habiter.

Modes d'habiter et gradients d'urbanité

- 3 Depuis la révolution industrielle, les progrès techniques liés aux moyens de transports, comme l'augmentation de la vitesse et de l'accessibilité, ont accompagné l'émergence de processus spatiaux majeurs tels que l'exode rural, la croissance urbaine, puis la périurbanisation et la rurbanisation (Marchetti, 1991 ; Wiel, 1999) témoignant ainsi du lien étroit entre morphologie urbaine et réseau de transport (Newman et Kenworthy, 1996). Ce relatif desserrement de la contrainte spatiale n'a pour autant pas changé fondamentalement la problématique ancrage/mobilité. Il s'agit toujours, dans un contexte spatial, social, psychologique et économique donné, d'utiliser au mieux le potentiel offert par la localisation résidentielle et la mobilité quotidienne qui lui est associée pour réaliser son programme d'activité. Ce qui a été modifié, en revanche, c'est l'augmentation des opportunités en termes de déplacements, conjuguée à un marché du logement tendu qui a renforcé les contraintes pesant sur le choix d'une localisation résidentielle. De ces phénomènes découlent des tensions de plus en plus sensibles entre ancrage résidentiel réel et ancrage résidentiel souhaité (Carpentier, 2008). On peut alors envisager la mobilité quotidienne comme un moyen permettant de compenser ces tensions à travers la construction d'un espace de vie plus conforme à l'espace souhaité. L'ancrage résidentiel et la mobilité ne peuvent ainsi s'envisager l'un sans l'autre. Ils forment un couple dialectique

à travers lequel l'individu va s'approprier – au sens géographique du terme – une portion de l'espace qui lui permet de subvenir à ses besoins et désirs.

- 4 Habiter, occuper un espace, se l'approprier, est un acte fondamental de la construction identitaire individuelle et collective. Il y a là une dimension symbolique forte qui ne peut se résumer à une appartenance nationale ou régionale, mais qui correspond bien à un rapport identitaire aux lieux (Proshansky, 1978 ; Proshansky, Fabian et Kaminoff, 1983) duquel découle des comportements résidentiels spécifiques (Feldman, 1990). De plus, au-delà de l'attachement au lieu, les pratiques de déplacement semblent également structurer cette construction identitaire (Ramadier et al., 2009).
- 5 Considérant les aspects à la fois pratiques (réseaux, moyens de transport) et identitaires (valeurs, normes, représentations), cet article a pour objectif de mettre en évidence les rapports entre ancrage résidentiel et mobilité quotidienne. Il montre qu'il existe une différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales de la mobilité selon l'ancrage résidentiel, reflétant des gradients de l'urbain vers le rural. L'idée est que le choix résidentiel conditionne fortement le champ des possibles en matière de mobilité et que, même lorsque celui-ci apparaît ouvert, l'expérience spatiale et sociale que procure une localisation résidentielle donnée restreint les choix en raison de la construction de représentations spécifiques. Il s'agit alors d'étudier s'il existe des régularités comportementales en matière de mobilité entre les individus d'une même zone de la structure urbaine. Nous considérons ainsi que l'ancrage résidentiel des individus fournit une expérience singulière et une position spatiale relative à partir desquelles il voit et vit la ville.
- 6 Cette expérience de l'espace, cette vision du monde à partir du chez-soi, est une expérience partagée à différentes échelles. Par exemple, au sein d'un ménage, si partager un logement n'implique pas nécessairement le développement de représentations identiques, cela engendre néanmoins une expérience commune qui aura un impact sur la construction des représentations. Cette expérience de la ville est également partagée avec le voisinage sur un certain nombre d'aspects et, dans une moindre mesure, avec les individus d'une même zone de la structure urbaine en ce qui concerne la localisation, l'architecture urbaine et l'accès à la ville. Compte tenu de cette approche, la première étape consiste donc à constituer des groupes d'individus sur la base de localisations résidentielles les plus homogènes possibles, tout en préservant une certaine hétérogénéité sociale au sein de chaque groupe. Pour ce faire, une typologie communale a été réalisée.

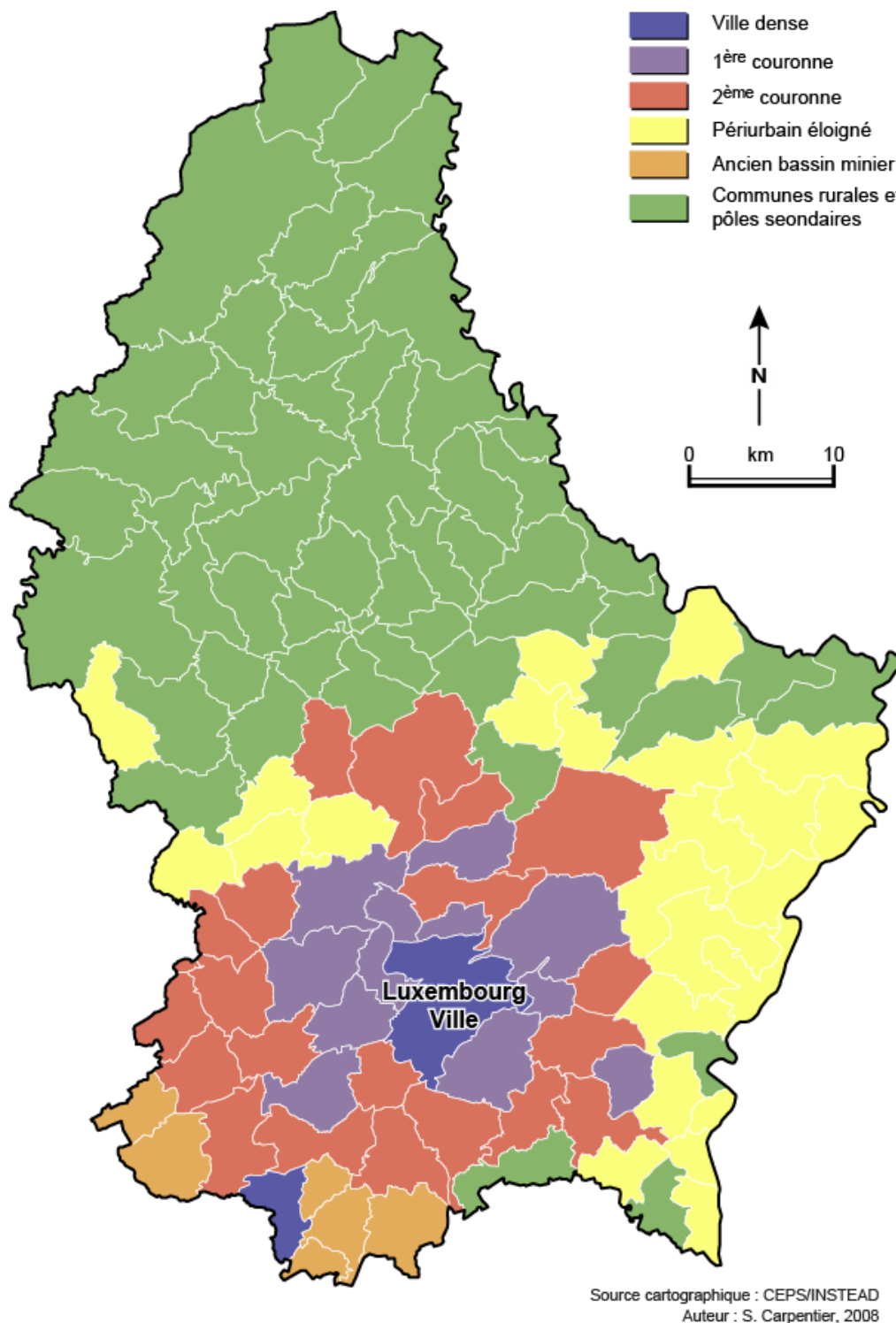
Un préalable : distinguer l'urbain du rural

- 7 En nous appuyant sur l'approche systémique de l'espace urbain développée par Racine et Reymond (1973), nous considérons que la structure urbaine résulte de l'effet simultané d'une trame et des liaisons entre les éléments de cette trame. La trame urbaine est composée par l'agencement et la forme des éléments morphologiques, qui témoignent de l'héritage historique, tels que le bâti et, plus généralement, l'occupation du sol (espaces verts, voirie, immeubles). Les liaisons entre ces éléments morphologiques correspondent quant à elles aux interactions spatiales que sont les déplacements, générées par les inégalités de potentiel entre les différents points de l'espace. La structure urbaine est ainsi envisagée comme l'association entre la trame (l'occupation du sol) et les flux (les déplacements) ; elle est désignée ici par l'expression « contexte morpho-fonctionnel » afin de souligner l'importance des deux dimensions. Cette approche se distingue de celles, plus « classiques », qui s'appuient essentiellement sur les dimensions fonctionnelles (à travers les flux domicile/travail) et démographiques. Nous considérons que si les flux illustrent la dynamique actuelle de l'espace, ils sont néanmoins inscrits dans une trame qui révèle l'héritage urbanistique d'une région. La connaissance de cette trame est alors nécessaire pour interpréter l'agencement des flux et pour discerner les processus spatiaux émergents qu'ils illustrent.
- 8 Plus concrètement, il s'agit d'analyser la structuration de l'espace luxembourgeois pour élaborer une typologie communale permettant d'identifier des zones présentant une certaine homogénéité en termes de structure (bâti) et de flux (déplacements domicile-travail) et d'en déduire ensuite une stratification spatiale pour l'échantillon. Pour cela, plusieurs sources

d'information ont été mobilisées, à savoir les données du Recensement général de la population de 2001 du Service central de la statistique et des études économiques du Luxembourg (STATEC), celles du Système d'Information Géographique Occupation Biophysique des Sols (SIG-OBS, 1999) ainsi que les Statistiques par commune de 2002 (STATEC). Vingt variables ont été retenues.

- 9 La trame urbaine est illustrée par l'occupation du sol et par le type de bâtiments. La dimension historique est introduite grâce aux variables concernant la période de construction des bâtiments, ce qui permet de dépasser quelque peu le côté statique d'une approche classique de la structure et d'appréhender, au moins partiellement, la dynamique urbaine. Les liaisons sont quant à elles illustrées par les flux de déplacements domicile-travail. A l'issue d'une analyse en composantes principales puis d'une classification hiérarchique ascendante (Carpentier, 2006), six groupes de communes reflétant différents contextes morpho-fonctionnels sont identifiés (Figure 1).

Figure 1. Typologie communale du Luxembourg



Source cartographique : CEPS/INSTEAD Luxembourg. Auteur : Carpentier, 2008.

- 10 1. Les villes denses, à savoir la capitale Luxembourg-Ville et la ville d'Esch-sur-Alzette.
- 11 2. La première couronne, qui regroupe la plupart des communes limitrophes de la capitale. Cette zone est très fortement polarisée par la capitale mais également fortement urbanisée (notamment au cours des années 1960).
- 12 3. La deuxième couronne, qui réunit un ensemble de communes plus éloignées, contiguës à la première couronne. Elle se distingue de la première couronne essentiellement par une dépendance de moindre intensité à la ville de Luxembourg et, surtout, par un type d'urbanisation plus marqué par la maison individuelle.

- 13 4. Les communes périurbaines « éloignées » de la capitale. Elles constituent une troisième couronne en devenir, avec des densités moindres qu'en deuxième couronne (86 habitants/km² contre 175 habitants/km²), mais plus importantes que les communes rurales (64 habitants/km²) et également caractérisées par un certain dynamisme en matière de constructions récentes.
- 14 5. L'ancien bassin minier. Ce groupe de six communes occupe une place particulière dans la structure spatiale du pays en raison de son urbanisation ancienne qui s'est appuyée sur l'industrie sidérurgique, conférant à cet espace une certaine unité morphologique et fonctionnelle. Cependant nombre de ces communes sont de plus en plus polarisées par la capitale, notamment sous l'effet de la baisse de l'activité industrielle. Compte tenu de ses spécificités, cette zone n'est pas retenue dans les analyses suivantes.
- 15 6. Les communes rurales qui correspondent à des communes peu polarisées ou polarisées par de petits pôles urbains.

Tableau 1. Caractéristiques des zones

	Communes	Habitants	% habitants	Emplois	% emplois	Densité hab/km ²
Ville dense	2	107 218	24,3	135 470	50,2	1 622
1ère couronne	12	56489	12,8	37 587	13,9	249
2ème couronne	21	86248	19,6	34 024	12,6	175
Périurbain éloigné	25	39741	9,0	11 979	4,5	86
Rural	52	83 873	19,0	31 855	11,8	64
Total pays	118	441 092	100,0	270 034	100,0	167

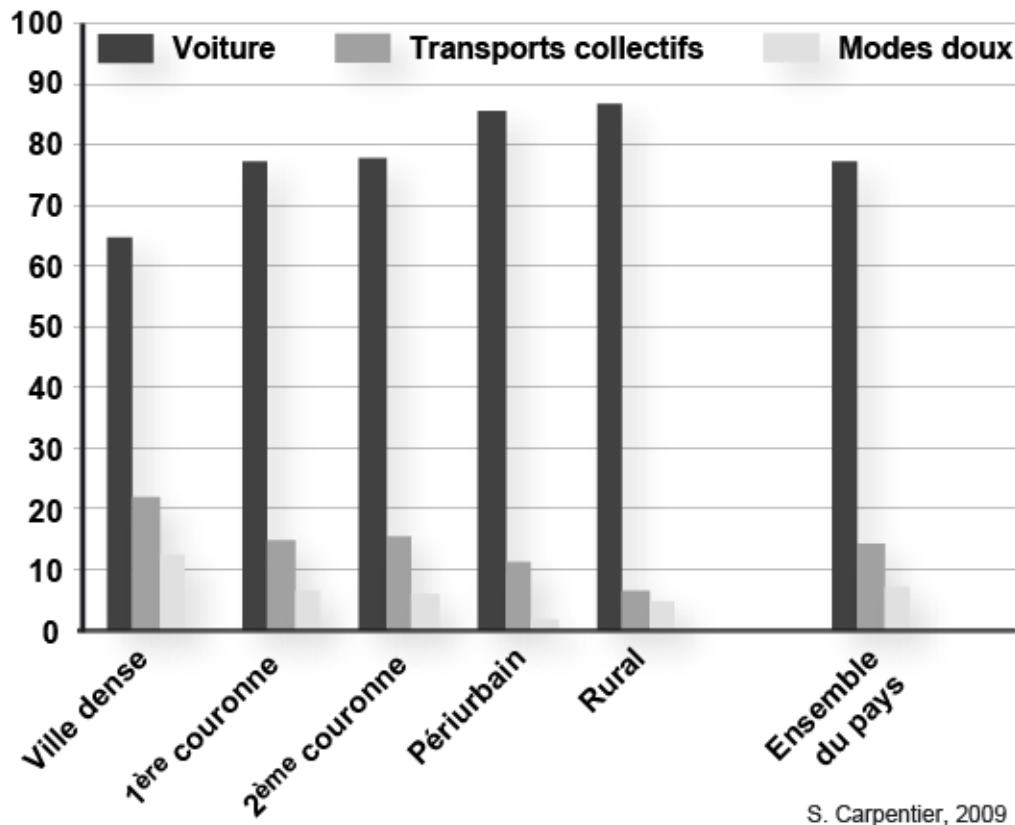
Source : Recensement général de la population 2001 et Statistiques par communes 2002 (STATEC)

- 16 Les groupes de communes identifiés servent alors de base à un échantillonnage stratifié pour une enquête courrier réalisée en 2005 (N=600). L'objectif est de comparer les comportements des individus en fonction de cet ancrage résidentiel. Trois dimensions principales vont être à présent abordées : les modes de transport, les types de logements et les localisations résidentielles.

Les modes de transport : des représentations partagées mais des pratiques différenciées.

- 17 Au Luxembourg comme ailleurs, la part de la voiture dans le partage modal varie de manière significative selon le lieu de résidence des individus¹. Plus on s'éloigne de la ville-centre, plus on utilise sa voiture (Figure 2). Cet état de fait est certainement dû au manque d'alternatives de transports en commun et à la faible accessibilité qu'ils procurent. En effet, il n'existe au Luxembourg que deux alternatives à la voiture : le train et le bus. Le train a l'inconvénient d'offrir une desserte spatiale limitée qui, de plus, est fortement convergente vers la capitale et implique pour la plupart des autres destinations une ou plusieurs correspondances. Le bus offre quant à lui une bonne desserte spatiale, mais peu de voies lui sont réservées. Cela induit que le bus se trouve, comme les voitures, prisonnier du trafic et, de ce fait, qu'il n'y a bien souvent aucun avantage en faveur du bus en termes d'accessibilité. C'est même l'inverse qui peut se produire puisque l'utilisation du bus implique de se déplacer jusqu'à un arrêt, d'attendre le bus et d'effectuer, le cas échéant, une ou plusieurs correspondances.

Figure 2. Partage modal



Source : Carpentier, 2009.

- 18 Cette utilisation massive de la voiture dans les zones les moins denses s'accompagne d'un taux de motorisation plus élevé. A l'exception de la ville dense, le mode en termes de parc automobile se situe à deux voitures par ménage. Dans la deuxième couronne, le nombre de ménages possédant trois voitures ou plus s'élève à 20 %. Si une part de l'explication peut provenir d'une relative surreprésentation des familles avec enfants dans les couronnes périurbaines, cela ne suffit pas à justifier de telles différences ; ainsi, on trouve dans la ville dense 16 % de ménages sans voiture contre seulement 6 % dans la zone rurale. Ce moindre équipement en véhicules des ménages citadins s'explique certainement par la conjonction de plusieurs facteurs parmi lesquels l'existence d'une alternative de transport en commun plus efficace en ville, des difficultés de circulation et de stationnement dans cette même zone et de moindres distances à parcourir pour accéder aux lieux d'activités, favorisant les déplacements via des modes doux ou collectifs.
- 19 Cette première analyse des pratiques modales et du parc automobile sous-entend que l'utilisation de plus en plus importante de la voiture, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre, correspond à des contraintes matérielles de desserte et de temps d'accès. Pour mettre à l'épreuve cette hypothèse, une analyse des représentations des modes de transports a été menée à l'aide d'échelles psychométriques.
- 20 Pour recueillir des substituts de ces représentations des modes de transport, nous avons utilisé la technique des différentiels sémantiques (Osgood, Succi et Tannenbaum, 1957). A partir des résultats d'entretiens exploratoires (Carpentier, 2007b) les qualificatifs constituant les éléments structurants des représentations ont été soumis à l'évaluation des enquêtés selon une échelle qualitative ordinale opposant par paires des qualificatifs antonymes (Figure 3).

Figure 3. Différentiel sémantique

Exemple : réponse de l'enquêté 0101009P

Mot-clé : Bus								
Qualificatif	Très	Plutôt	Un peu	Ni l'un ni l'autre	Un peu	Plutôt	Très	Qualificatif
Rapide				X				Lent
Inconfortable				X				Confortable
Bon marché	X							Cher
Relaxant			X					Stressant
Non flexible					X			Flexible
Dangereux					X			Sécurisant
Polluant			X					Écologique

↓

Tableau du codage (score)							
Identifiant	Rapidité	Confort	Prix	Stress	Flexibilité	Dangerosité	Pollution
0101009P	4	4	7	5	5	5	3

S. Carpentier, 2009

Source : Carpentier, 2009.

21 Les évaluations moyennes des personnes résidant dans une même zone ont ensuite été synthétisées ici sous la forme de graphiques permettant d'obtenir une image globale et comparable des représentations des individus.

La voiture

22 La Figure 4 montre que, concernant la voiture, les différences sont en fait assez minimes. Les trois critères évalués en moyenne positivement pour ce mode de transport (flexibilité, rapidité et confort) ne se différencient pas véritablement entre les zones d'étude. Ces valeurs de rapidité, confort et flexibilité semblent bien partagées et font visiblement l'objet d'un consensus assez fort au niveau des représentations. Dans le détail, on observe néanmoins quelques variations intéressantes sur les critères évalués plus négativement. La question du prix est, à ce titre, perçue comme plus problématique en ville dense que dans la zone rurale ; or, on compte en moyenne moins de véhicules par ménage en ville dense qu'ailleurs. Si l'effort sur le poste de dépense automobile est moindre, c'est alors, peut-être, parce que ce coût est perçu comme plus élevé. Dans cette zone géographique, la présence d'alternatives de transports publics, qui induit des comportements moins captifs et ainsi un réel choix modal, permet sans doute une meilleure évaluation du coût réel de la voiture. Au contraire, dans la zone rurale, les individus sont fortement dépendants de leur véhicule et ont alors tendance à minimiser le coût de l'automobile pour « dédramatiser » cette situation de dépendance.

23 L'évaluation du stress connaît également quelques variations selon l'ancrage résidentiel des individus. Il est ainsi perçu comme plus important dans les zones denses que dans le périurbain et la zone rurale. Un lien existe probablement entre l'évaluation du stress et la densité du trafic routier. Ce sentiment plus fort de stress en ville peut d'ailleurs être une des causes de la moindre utilisation de la voiture dans cette zone. Enfin, la dangerosité de l'automobile est moins fortement ressentie en zone rurale. Là encore, il s'agit peut-être de légitimer une pratique « captive » en minimisant les inconvénients au niveau des représentations. Étant donné que les habitants de cette zone n'ont que peu d'alternatives à l'automobile, ils s'efforcent de justifier leur pratique en ne mettant pas en exergue ce qu'elle a de négatif.

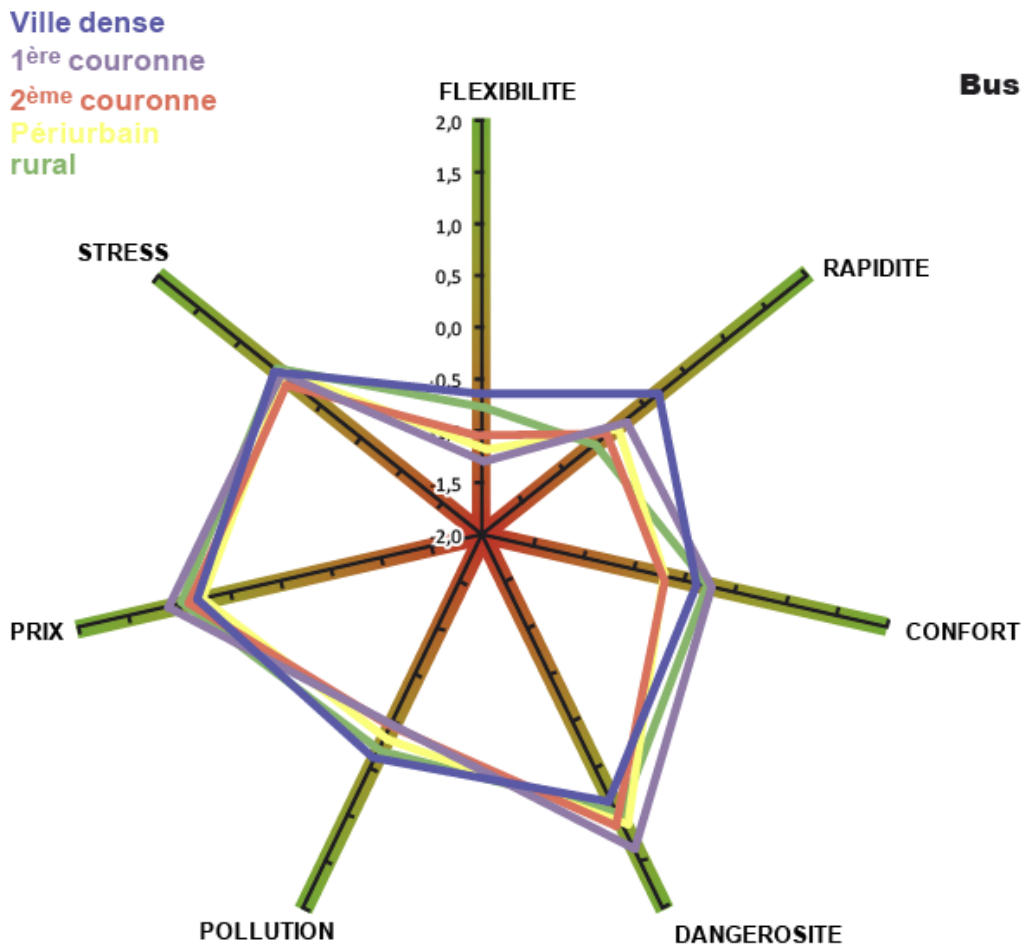
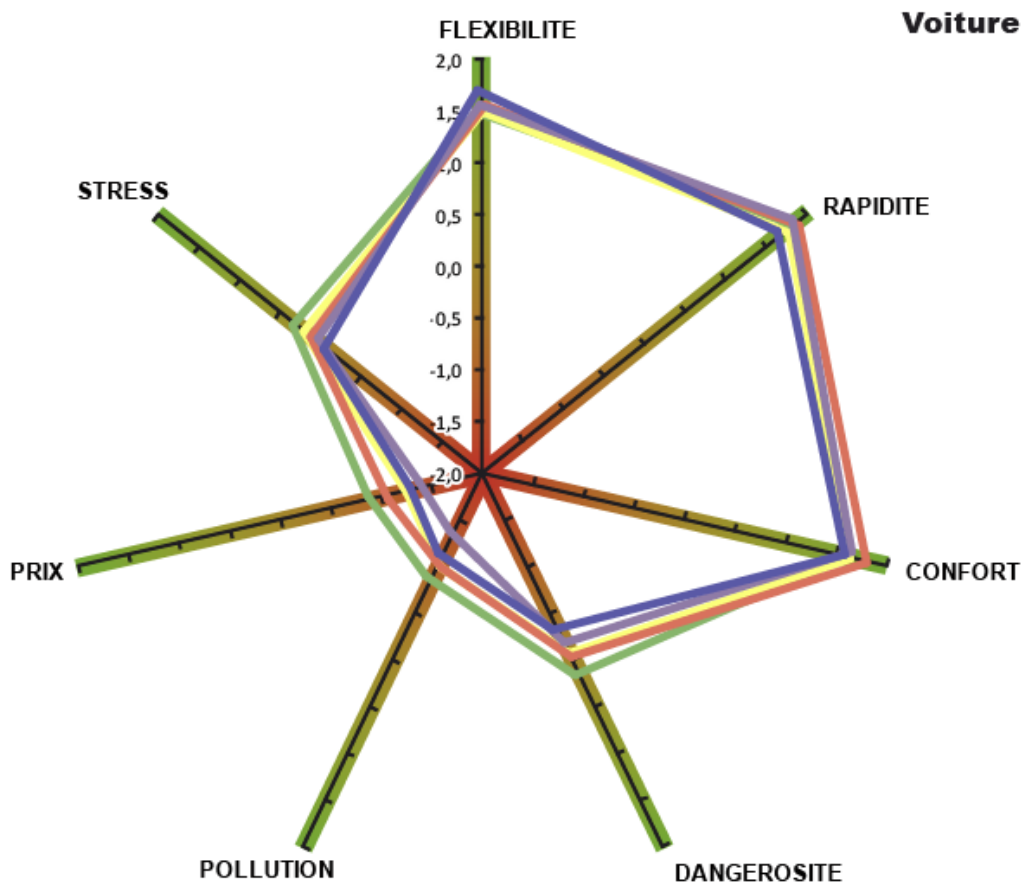
24 Comme nous l'avons dit, les quelques différences observées sur l'appréciation des critères liés à la voiture ne sont pas significatives en termes statistiques. On peut en conclure qu'il existe un consensus global sur les valeurs positives et négatives attribuées à la voiture.

Le bus

25 Les différences d'évaluation entre les zones paraissent globalement plus prononcées pour le bus que pour la voiture (Figure 4). Dans le détail, les variations spatiales s'expriment sur les différents critères.

26 Le bus souffre, au niveau de son image, d'une insuffisance de vitesse ; ceci est quand même moins prononcé en ville dense. Si on compare son image à celle de la voiture, qui était évaluée comme moins rapide en ville que dans les autres zones, cela induit un différentiel nettement moins marqué dans la ville dense en termes de vitesse pour le bus et la voiture. La question du choix modal y est alors plus réaliste sur ce critère. Concernant le critère du prix, les habitants de la 1^{ère} couronne considèrent que le bus est plutôt bon. Par ailleurs, aucune différence notable n'est à relever pour le stress que pourrait induire le bus ; le bus est unanimement perçu comme plutôt relaxant. Le critère de flexibilité, quant à lui, apparaît comme le principal point faible du bus. Cette tendance est cependant moins marquée en ville dense, même si l'évaluation de celle-ci reste assez défavorable. La densité du réseau en ville, associée au fait que le réseau national converge vers la capitale, explique cette opinion moins négative. Il est, en effet, plus facile d'atteindre les différents secteurs du pays, sans correspondance, à partir de Luxembourg-Ville. Globalement, le bus est perçu comme un moyen de transport sécurisant ; cependant, à nouveau, on remarque une différence d'opinion pour la ville dense. Dans cette zone, le bus est également reconnu comme sécurisant mais dans des proportions moins importantes. La densité du trafic peut constituer un élément d'explication à cette particularité des zones les plus denses. Enfin, le bus est considéré comme écologique par une faible majorité de personnes, mais cette opinion varie nettement selon les zones. Seule la ville dense présente un profil légèrement favorable au bus sur ce critère. Les autres zones sont beaucoup plus partagées.

Figure 4. Représentations des modes de transport



S. Carpentier, 2009

Source : Carpentier, 2009.

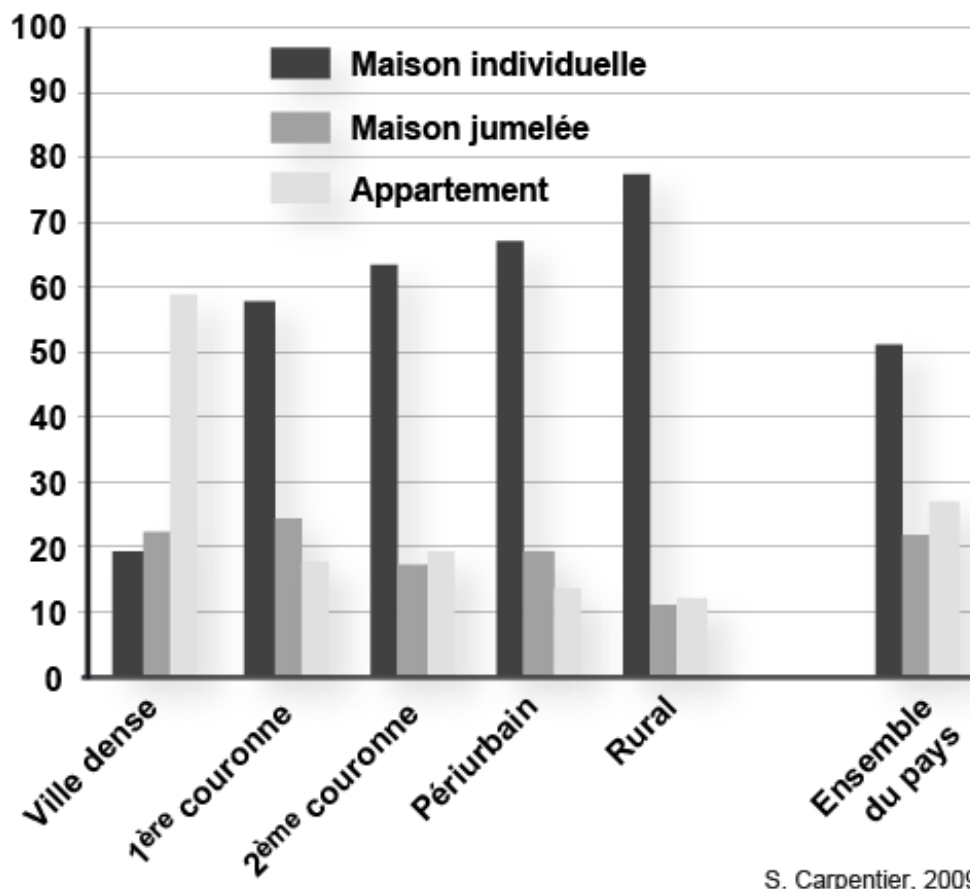
27 Finalement, l'analyse des représentations des modes de transport illustre une forme de consensus en termes de représentations sans toutefois que cela soit synonyme d'homogénéité des pratiques. Sur ce critère, le gradient entre urbain et rural est mieux illustré par les pratiques et semble donc découler de l'offre plutôt que de la demande.

Les types de logements : gradient de satisfaction et singularité rurale

28 Au niveau des types de logements, deux critères principaux différencient les pratiques selon l'ancrage résidentiel. En effet, tant le taux de propriétaires que la part de maisons varient fortement selon les strates spatiales (ce que confirment les tests de Chi carré). Concernant le statut d'occupation des logements, la différenciation spatiale oppose de façon très nette la ville dense (52 % de propriétaires) et le reste du pays (entre 72 et 78 % de propriétaires). Ceci s'explique probablement par des mouvements migratoires plus importants dans la capitale que dans le reste du pays, notamment en raison de la forte proportion d'actifs étrangers, souvent jeunes et donc « prédisposés » au statut de locataire. Par ailleurs, les prix immobiliers très élevés dans la ville-centre peuvent encourager les candidats à l'accession à la propriété à quitter la ville pour acquérir un bien.

29 La tendance est moins binaire en ce qui concerne les types de logement, qui montrent en effet une gradation avec l'éloignement de la ville-centre (Figure 5).

Figure 5. Logements occupés



Source : Carpentier, 2009.

30 Sans surprise, les proportions de maisons individuelles et de logements collectifs varient fortement et de manière symétrique au fur et à mesure que l'on s'éloigne vers la périphérie. La strate « ville dense » compte ainsi 59 % de logements collectifs et 19 % de maisons individuelles contre, respectivement, 11 % et 78 % pour la zone rurale.

31 Pour approcher les représentations des types de logements, neuf photographies représentant des logements caractéristiques du Grand-Duché ont été proposées dans le questionnaire

(Figure 6). Cette fois les évaluations qualitatives ont été recueillies grâce à des échelles de Lickert.

Figure 6. Photographies proposées aux enquêtés



Source : Enquête « Mobilité quotidienne », CEPS/INSTEAD Luxembourg, 2005. Carpentier, 2009.

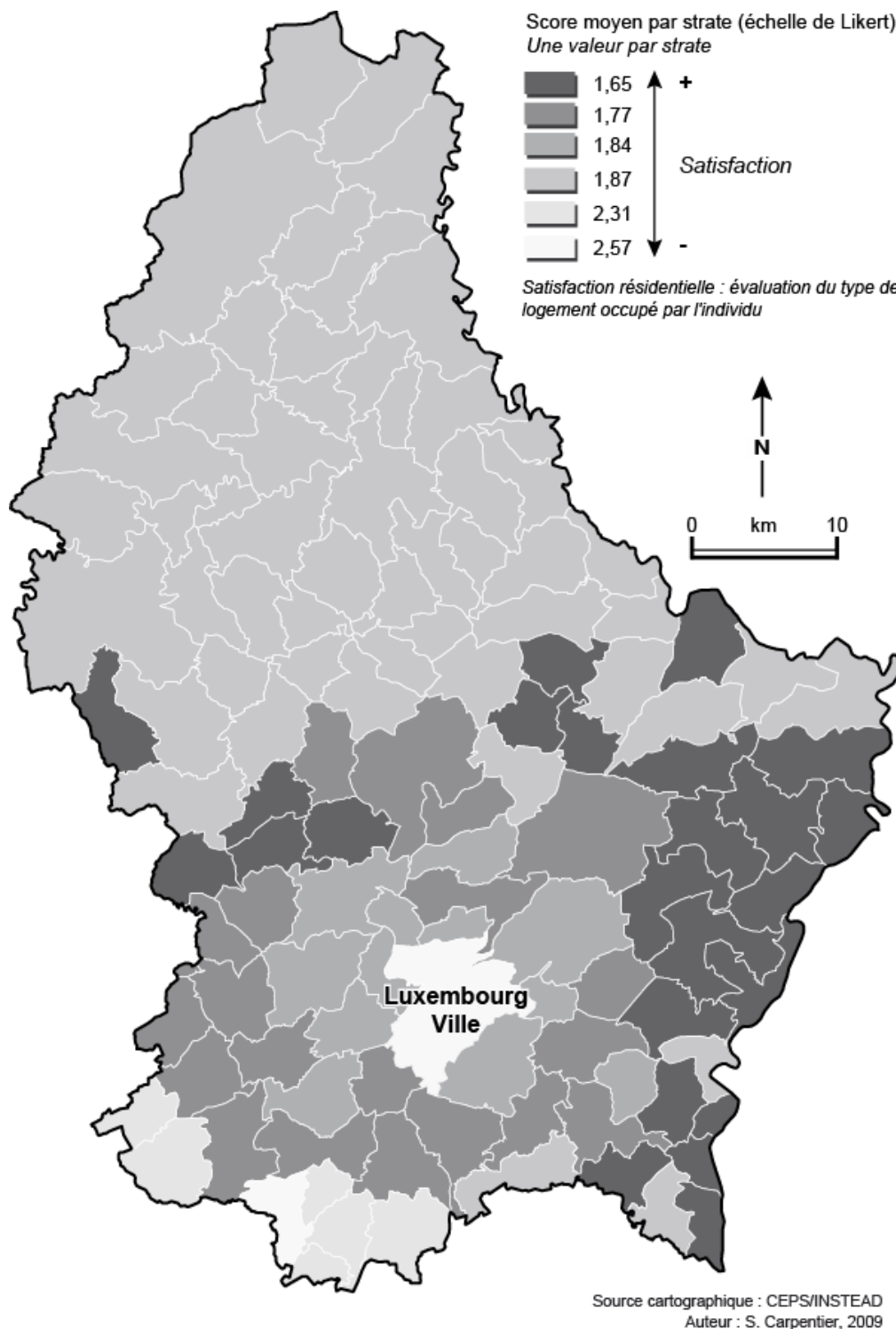
- 32 Contrairement aux modes de transports, les différences sont plus marquées selon les groupes spatiaux. La maison individuelle représentée sur la première photographie est manifestement le type de logement le plus apprécié par notre échantillon. Cette opinion se retrouve partout, mais de façon sensiblement moins prononcée en ville dense et en première couronne, soit dans les secteurs où la population est la plus concentrée. Sur la deuxième photo est représentée une maison unifamiliale entourée d'espaces verts. Ce type de logement est assez bien perçu, mais, à nouveau, les habitants de la ville dense et de la 1^{ère} couronne sont moins enthousiastes que les autres. Le fait que la maison paraisse isolée peut rebuter certains citoyens qui recherchent, au contraire, en ville, une certaine animation.
- 33 Le troisième type de logement, correspondant à des maisons jumelées récentes, est plus fortement prisé dans les 1^{ère} et 2^{ème} couronnes que dans la ville dense et a fortiori dans la zone rurale. La présence de ce type d'architecture dans ces zones n'est pas sans effets sur les préférences déclarées. Autrement dit, les habitants des secteurs où ce type de logement est davantage représenté ont tendance à lui accorder une appréciation plus favorable. Le cas de la quatrième photographie est caractéristique de cette tendance qui mène les individus à apprécier ce qu'ils connaissent, ce qu'ils ont à proximité de chez eux. La photo a été prise à Belair, un quartier cossu de la capitale. Des neuf types de logement proposés, il s'agit sans doute du plus onéreux actuellement ; pourtant il n'y a guère que dans la ville dense et, dans une moindre mesure, dans la 1^{ère} couronne, qu'il semble bien identifié. La cinquième photographie, montrant des maisons en série, typiques de l'habitat industriel du sud du pays, est assez peu appréciée, excepté par les enquêtés du bassin minier.
- 34 La photographie 6 montre un petit collectif assez récent. Les habitants de la ville dense et de la 1^{ère} couronne ont une opinion plus favorable que le reste du pays pour ce type de construction qui, par ailleurs, représente dans certaines communes de la 1^{ère} couronne une part non négligeable des constructions nouvelles. La septième photographie, qui visualise un immeuble de standing de taille moyenne, est globalement peu attractive mais de façon moins prononcée en ville dense et dans la 1^{ère} couronne. À ce niveau, la qualité du cadrage et de la photographie n'a peut-être pas permis à tous les enquêtés de voir quel était précisément le type de logement représenté. Au-delà de ces contraintes techniques, on constate que l'habitat collectif est peu attractif bien que cet avis soit moins net dans les zones denses. Enfin, les photographies 8 et 9 ont des profils assez similaires ; ces types de logements en grands collectifs sont rejetés quelle que soit la zone géographique, sans différence marquée dans la ville dense. Ce n'est assurément pas le type de construction dont rêvent les résidents du Luxembourg.
- 35 Finalement on constate que, bien souvent, les individus ont tendance à évaluer positivement les types de logements fortement représentés dans la zone où ils résident pour éviter, inconsciemment sans doute, la dissonance cognitive (Festinger, 1957). Pour autant, la satisfaction résidentielle est-elle uniforme selon les localisations résidentielles ? Pour y

répondre, les évaluations des neuf logements types du questionnaire et le type de logement déclaré ont été confrontés. Il a été possible ainsi d'obtenir une approximation de la satisfaction des enquêtés par rapport à leur logement actuel. Bien entendu, il s'agit d'informations déclaratives et on peut supposer que certaines personnes ont tendance à idéaliser leur logement ; cependant, en travaillant seulement sur neuf catégories de logement, cet effet est largement nivelé. De plus, la question de l'évaluation de son propre logement n'a pas été posée directement, ce qui évite que l'enquêté ne devine les intentions qui se cachent derrière ces questions.

36 Au-delà des préférences déclarées, on constate ainsi que la satisfaction résidentielle varie en fonction de la localisation du lieu de résidence (Figure 7). Si elle reste relativement importante partout, elle est cependant sensiblement plus élevée en zone périurbaine et dans la 2^{ème} couronne qu'en zone dense. En termes de logement, un gradient de satisfaction décroissant apparaît de la périphérie vers le centre. L'existence d'un tel gradient est en partie liée à la structure des parcs de logement dans les différentes zones. Ainsi, les habitants des zones denses, où l'on trouve une plus forte proportion de logements collectifs, sont moins satisfaits de leur logement que ceux des zones périphériques où la part de maisons individuelles augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre.

37 Ce gradient de satisfaction n'est cependant pas continu jusqu'à la zone rurale, où la satisfaction est moins forte que dans le périurbain (1^{ère}, 2^{ème} couronne et périurbain éloigné). Cette singularité peut s'expliquer par une plus grande hétérogénéité des logements occupés et également par un parc de logements en moyenne plus ancien.

Figure 7. Adéquation du logement



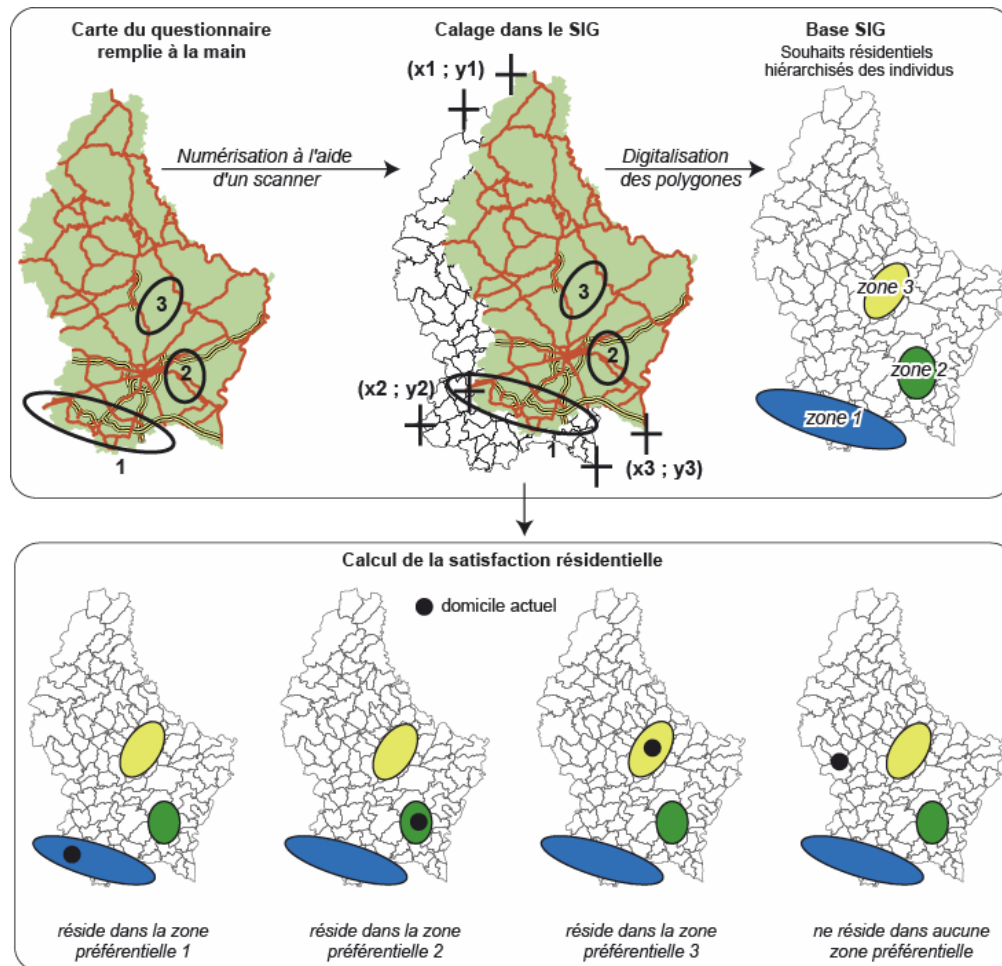
Source cartographique : CEPS/INSTEAD Luxembourg. Auteur : Carpentier, 2009.

- 38 Au niveau du logement, les tensions entre pratiques et représentations sociales sont donc principalement le lot des habitants des logements collectifs, expliquant ainsi le score de satisfaction moyen assez faible recueilli par la ville dense. On peut, à partir de ces résultats, dégager une hiérarchie de critères associés à une satisfaction résidentielle : le caractère individuel (maison *versus* immeuble) est suivi du caractère moderne (neuf *versus* ancien).
- 39 Si la satisfaction en termes de logement est différenciée selon la structure urbaine, cela ne signifie pas nécessairement que les individus sont également satisfaits de leur localisation résidentielle, ce que nous allons vérifier en confrontant les localisations réelles des lieux de domicile aux localisations résidentielles souhaitées.

Les localisations résidentielles

40 Pour analyser l'adéquation entre les localisations résidentielles souhaitées et réelles, des outils d'analyse spatiale, en particulier les outils d'intersections du logiciel ArcGIS, ont été mis à profit. Une intersection a été faite entre la carte où les enquêtés résidaient et la carte, figurant dans le questionnaire, où ils avaient dessiné leurs zones résidentielles préférées (Figure 8). Un algorithme de calcul a alors permis de dénombrer les individus dont le domicile se situait à l'intérieur de ces zones résidentielles « préférées » ; cette opération a été répétée pour chaque strate spatiale de l'échantillon.

Figure 8. Relevé des préférences de localisation



S. Carpentier, 2009

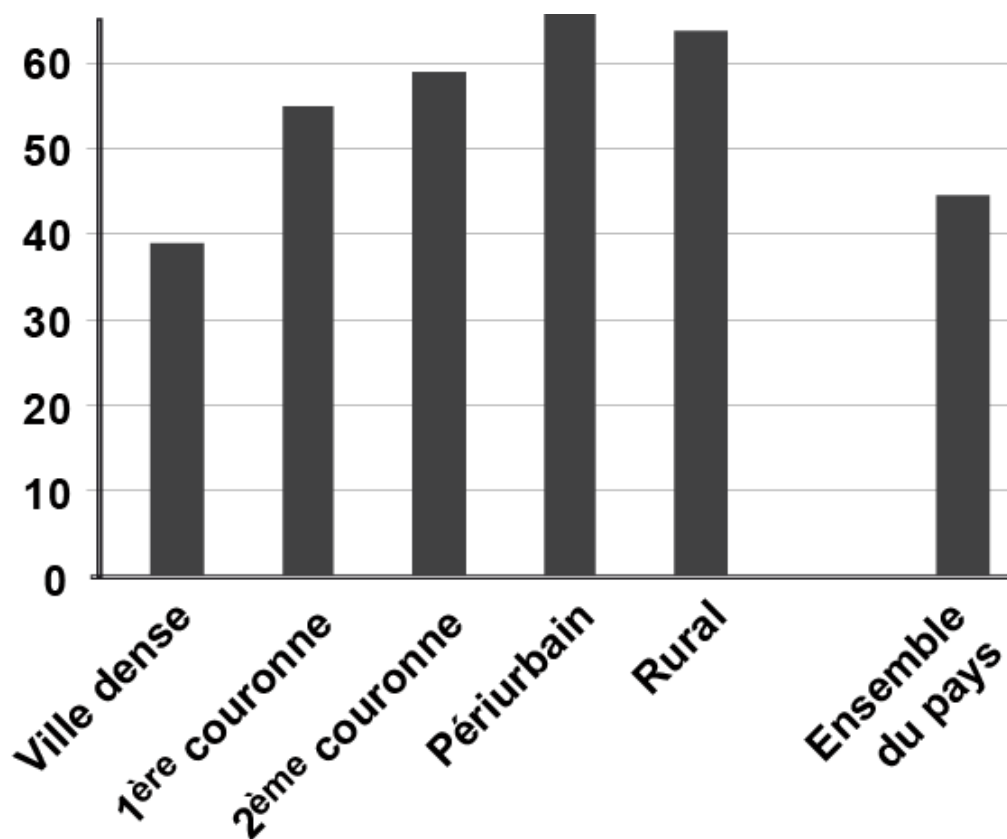
Source : Carpentier, 2009.

41 Au niveau global, un peu moins de la moitié des enquêtés résident effectivement dans la zone qu'ils préfèrent. C'est, là encore, le signe d'une certaine satisfaction résidentielle qui est cependant moins prononcée que celle pour les types de logements. Il y a par conséquent, pour une part significative des individus, un hiatus entre un logement satisfaisant et une localisation résidentielle non conforme à celle espérée dans l'idéal. Si 45 % des résidents du Grand-Duché habitent effectivement dans leur zone préférentielle, dans le détail cette tendance connaît de grandes variations (ce que confirme le test du Chi carré).

42 Les secteurs de faible densité que sont la zone rurale et le périurbain sont ceux correspondant à la plus grande satisfaction en termes de localisation résidentielle avec près de 65 % des individus. La 1^{ère} et la 2^{ème} couronne viennent ensuite avec respectivement 55 et 59 %. La ville dense ne comprend pour sa part que 39 % de résidents satisfaits de cette localisation.

43 De même que pour les types de logement, un gradient de satisfaction croissant se dégage de la ville dense vers la périphérie (Figure 9). Peut-on en conclure pour autant que la densité est un facteur de malaise résidentiel ? Ou bien, la densité est-elle stigmatisée dans les représentations sans que les individus en aient fait l'expérience dans leurs parcours résidentiels ?

Figure 9. Satisfaction résidentielle



S. Carpentier, 2009

Source : Carpentier, 2009.

44 Travaillant sur une des données disponibles à une seule date, il n'est pas possible de se prononcer sur cette question ; cependant, sans exclure le rôle déterminant qu'occupe la densité, il est néanmoins probable que d'autres éléments, tel que l'attachement au lieu, jouent un rôle majeur dans ce processus de satisfaction résidentielle par les localisations. Ainsi, une personne fortement attachée à une zone dans laquelle elle a vécu toute sa jeunesse, aura certainement tendance à souhaiter y résider ensuite. De ce fait, la ville dense étant une zone de plus forte mobilité résidentielle, elle compte probablement, en proportion, moins de personnes qui lui sont attachées affectivement, d'où une moindre satisfaction apparente quant à cette localisation.

Discussion : mobilité potentielle, représentations et pratiques

45 Au terme de ces analyses, il apparaît que la dialectique urbain rural s'illustre, comme le souligne Lévy (2002 : 1), par un certain nombre de gradients, tant en termes de pratiques que de représentations : « *Plutôt qu'une opposition rural/urbain devenue obsolète, il faut plutôt parler de gradients d'urbanité, des centres-villes à l'infra-urbain (zones à faible densité mal reliées aux villes) en passant par les différentes situations suburbaines, périurbaines (disjointes des agglomérations morphologiques) et hypo-urbaines (campagnes fonctionnellement intégrées aux espaces urbains)* ». Pour autant, dans le cas du Luxembourg, à cette structuration en gradients du centre à la périphérie se substitue, sur certains aspects, une logique de distinction entre les espaces urbains, c'est-à-dire fonctionnellement dépendants de la ville centre, et les espaces ruraux. C'est par exemple le cas au niveau de l'adéquation du logement occupé ou encore de la satisfaction vis-à-vis de la localisation résidentielle. Ces ruptures de gradients au niveau de la zone rurale illustrent notamment la plus forte diversité morphologique de cet espace (des hameaux, aux bourgs et petites villes).

46 Plus particulièrement, la mise en évidence de gradients de satisfaction décroissants de la périphérie vers la ville-centre indique que l'étalement urbain est lié non seulement à la quantité

intrinsèque de l'offre de logement, mais aussi à la qualité de cette offre au regard des attentes de la population et de leurs moyens financiers.

47 Les pratiques de mobilité apparaissent alors bien plus comme la conséquence d'un choix résidentiel, motivé par l'acquisition du logement souhaité, que comme un véritable choix. En effet, si choix il y a, celui-ci s'effectue à partir d'un ancrage résidentiel donné qui contraint fortement la forme des espaces de vie par l'attraction qu'exerce la ville-centre à travers son offre d'activités. De là, il découle une forte demande de flexibilité qui permet de constituer un potentiel de mobilité permettant de réaliser les activités quotidiennes ainsi que les activités plus rares ou même seulement potentielles. Pour les citadins, ce potentiel est fourni par la localisation elle-même, à travers la proximité des lieux d'activités ; pour les périurbains, ce potentiel passe presque systématiquement par la pratique automobile individuelle impliquant, lorsque c'est possible, une voiture par adulte vivant dans le ménage. En conséquence, les problématiques liées à la mobilité doivent s'envisager dans les interactions qu'elles entretiennent avec l'ancrage résidentiel des individus ce qui tend à conforter la pertinence du concept de mode d'habiter. Ce dernier permet notamment de mettre en lumière la cohérence interne de comportements de mobilité jugés, parfois hâtivement, comme irrationnels, au regard de l'ancrage résidentiel auquel ils sont associés.

48 La subjectivité individuelle sous-jacente des comportements n'est, en définitive, pas le fruit du seul libre arbitre ; elle dépend avant tout de représentations sociales. Ces représentations se construisent non seulement dans l'interaction avec les individus, mais aussi par l'expérience individuelle ; cela ouvre la voie à une possible modification de ces représentations et des comportements associés. De plus, comme le précise Orfeuil (2004 : 6) : « *Les représentations de la mobilité et de ses effets jouent un rôle très important dans ce que l'opinion et les citoyens demandent, acceptent, tolèrent, refusent en matière de politiques de transport* ». On ne peut donc plus se satisfaire de mesures parfois plus incantatoires qu'incitatives qui consistent, par exemple, à prôner un retour à la ville sans y développer un parc de logement attractif et abordable ; on ne peut pas non plus se contenter de mesures restrictives, comme le seul stationnement payant et limité au centre-ville, sachant que si les individus n'y adhèrent pas, ils ne fréquenteront que moins le centre-ville.

Bibliography

Carpentier S. 2006. Structuration urbaine et typologie des communes luxembourgeoises pour l'étude de la mobilité quotidienne, *Population & Territoire* 9, CEPS/INSTEAD, Luxembourg.

Carpentier S. 2007a. *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*. Strasbourg, Université Louis Pasteur – Strasbourg I, thèse de doctorat en géographie non publiée.

Carpentier S. 2007b. Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ? *Articulo - Revue de sciences humaines* 3, <http://articulo.revues.org/619> (consulté le 22.10.2010).

Carpentier S. 2008. *Peut-on concilier optimisation des formes urbaines et satisfaction résidentielle ? L'exemple du Luxembourg*. Avignon, Actes du colloque Géopoint 2008, UMR ESPACE – Groupe Dupont.

Choay F. 1994. La mort de la ville et le règne de l'urbain, in Collectif (dirs) *La ville : art et architecture en Europe, 1873-1993*. Paris, Centre Georges Pompidou : 26-39.

Feldman R.M. 1990. Settlement identity : Psychological bonds with home places in a mobile society, *Environment and Behavior* 22(2) : 183-229.

Festinger L. 1957. *A theory of cognitive dissonance*. Stanford, Stanford University Press.

Hirschhorn M, Berthelot J.-M. (dirs) 1996. *Mobilité et ancrage, vers un nouveau mode de spatialisation*. Paris, L'Harmattan.

Lévy J. 2002. Modes de vie urbains et modèles d'urbanité, in Jovenel H, Lamblin V, Theys J. (dirs) *Radioscopie de la France en mutation, 1950-2030*. Paris, Futuribles international.

Marchetti C. 1991. Voyages dans le temps. Considérations pour une meilleure exploitation de la liaison fixe, *Futuribles* 156 : 19-29.

- Newman P, Kenworthy J. 1996. The land use-transport connection. An overview. *Land Use Policy* 13(1) : 1-22.
- Orfeuill J.-P. 2004. *Étudier et qualifier les mobilités et les espaces urbains*. Cahier de Recherche CRETEIL.
- Osgood C.E, Suci G, Tannenbaum P. 1957. *The measurement of meaning*. Urbana, University of Illinois Press.
- Proshansky H.M. 1978. The city and self-identity, *Environment and Behavior* 10(2) : 147-169.
- Proshansky H.M, Fabian A.K, Kaminoff R. 1983. Place-identity : Physical world socialization of self, *Journal of Environmental Psychology* 3 : 57-83.
- Racine J.-B, Reymond H. 1973. *L'analyse quantitative en géographie*. Paris, PUF.
- Ramadier T, Lannoy P, Depeau S, Carpentier S, Enaud C. 2009. Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espace social, cognitif et géographique, in Grandjean P. (dir.) *Construction identitaire et espace*. Paris, L'Harmattan.
- Stock M. 2004. L'habiter comme pratique des lieux géographiques, *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestems.net/document1138.html> (consulté le 23.10.2010).
- Stock M. 2005. Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestems.net/document1353.html> (consulté le 23.10.2010).
- Wiel M. 1999 *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Paris, Mardaga.

Notes

1 En effet, le test de Chi carré, vérifiant l'hypothèse nulle que les différences de pratiques modales entre les strates sont dues à une répartition aléatoire, est significatif au seuil de 0,007 ; cela implique donc que ces différences ne relèvent pas du hasard, mais dépendent de la localisation résidentielle.

References

Electronic reference

Samuel Carpentier, « Modes d'habiter urbains et ruraux : entre continuité et rupture », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], Special issue 3 | 2010, Online since 04 January 2011, connection on 25 November 2013. URL : <http://articulo.revues.org/1548> ; DOI : 10.4000/articulo.1548

Author

Samuel Carpentier

Samuel Carpentier holds a PhD in Geography. He is a researcher at the Centre for Population, Poverty and Public Policy Studies (CEPS/INSTEAD) in Luxembourg. His major research interests lie in urban geography, mobilities and transportation. Email: samuel.carpentier@ceps.lu

Copyright

Creative Commons 3.0 – by-nc-nd, except for those images whose rights are reserved.

Abstracts

Le passage de la ville à l'urbain a marqué l'avènement d'une société postmoderne dans laquelle la polarisation de plus en plus forte des agglomérations sur l'espace local devait conduire à un nivellement des modes de vie. Le processus de périurbanisation, en cours depuis plusieurs décennies, illustre cette diffusion physique et sociale de l'urbain vers des espaces toujours plus éloignés et dépendants de la ville-centre. La problématique de cet article consiste alors à voir s'il existe, de la ville aux zones rurales, des gradients d'urbanité en fonction des caractéristiques morphologiques (notamment les densités) et fonctionnelles (illustrées par

la mobilité) de ces espaces. Pour ce faire, une typologie de communes a été élaborée pour caractériser des types d'ancrages résidentiels. Ensuite, une enquête a permis de collecter les pratiques et les représentations de l'habitat et de la mobilité au Luxembourg (N=600) en 2005, en fonction de la zone de résidence des individus. Dès lors, les rapports urbain/rural sont analysés au regard des modes d'habiter, c'est-à-dire de la spatialisation des modes de vie en fonction du couple ancrage/mobilité. Les résultats obtenus mettent en lumière à la fois des gradients comportementaux (tant en termes de pratiques que de représentations), témoignant d'une certaine continuité urbain/rural, et des ruptures qui soulignent certaines spécificités des espaces ruraux.

Urban and rural lifestyles: Between continuity and break

The metropolization process marked the advent of a postmodern society in which the growing polarization of agglomerations on local space would lead to a levelling of lifestyles. The decades-old process of suburbanization illustrates the physical and social diffusion of urban features towards more and more distant spaces, which thus become dependent on the city-center. This paper therefore aims at exploring whether urban gradients can be identified when moving from the city to rural areas. Such gradients are a function of morphological features (most notably, density), and functional features (illustrated by mobility) characterizing those spaces. A typology of municipalities was developed so as to define types of residential anchoring. A survey (N=600) then allowed collecting data on mobility and housing practices and representations in Luxembourg in 2005, based on individuals' residential area. Urban/rural relationships are therefore analyzed in terms of spatialization of lifestyles, conceived of as a function of the anchoring/mobility opposition. Results highlight behavioral gradients (in terms of practices and representations), which bear witness to some urban/rural continuity, as well as specifically rural aspects.

Index terms

Mots-clés : modes d'habiter, mobilité, comportements, urbain, rural, Luxembourg

Keywords : mobility, behaviors, urban, rural, Luxembourg