

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

L'exemple du Luxembourg

S. Carpentier

Passage de la ville à l'urbain (CHOAY, 1994)

Avènement d'une société postmoderne

- **polarisation de plus en plus forte des agglomérations sur l'espace local**
- **nivellement des modes de vie**

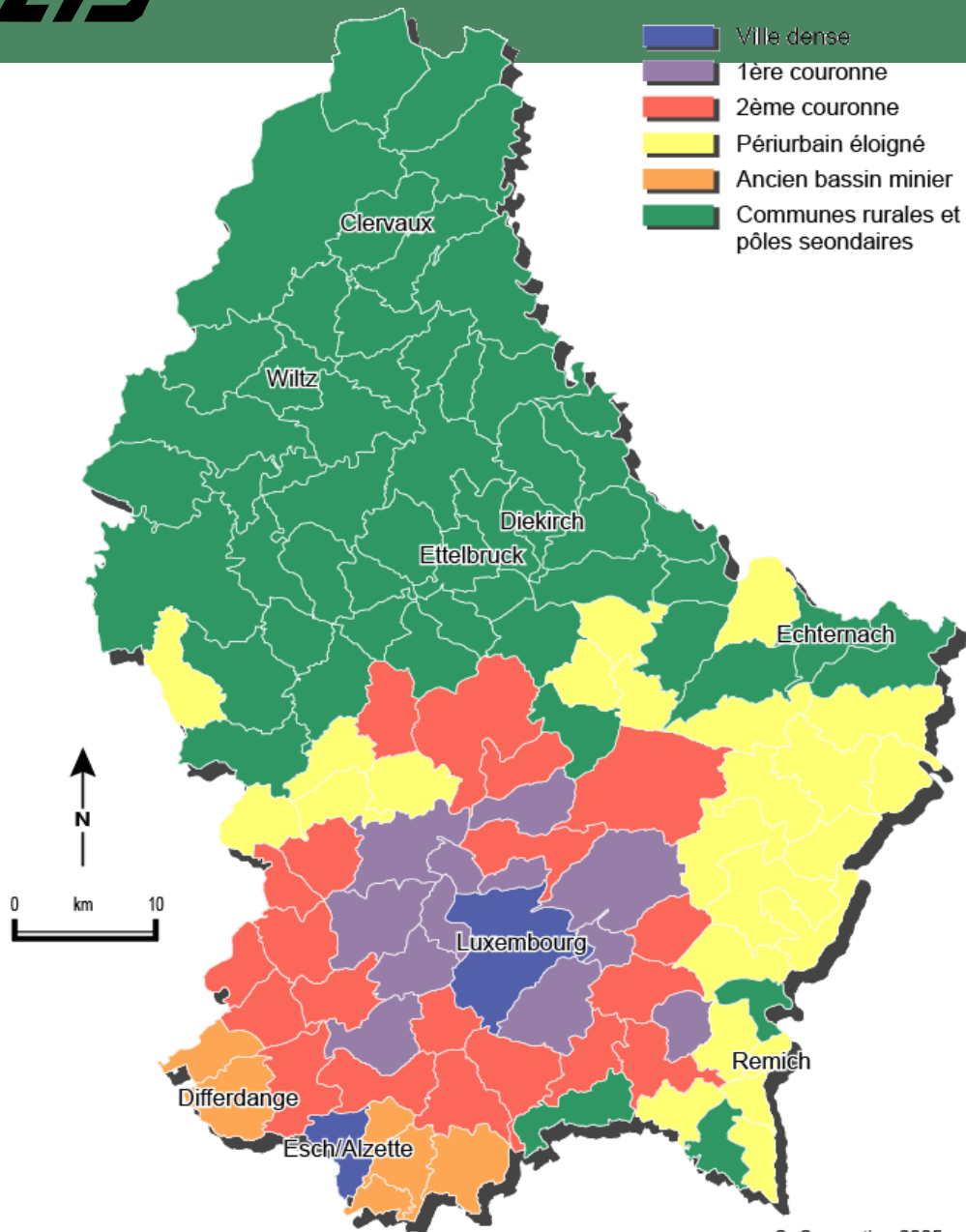
Quel impact sur les relations urbain/rural ?

Existe-t-il, de la ville aux zones rurales, des gradients d'urbanité ?

Deux étapes principales

- **Typologie communale** caractérisant des types d'ancrages résidentiels (ville dense, 1^{ère} et 2^{ème} couronne, périurbain éloigné, zone rurale)
- **Enquête** pour collecter les pratiques et les représentations de l'habitat et de la mobilité 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 (lieux d'activités, modes de transport, types de logements, etc.).



Stratification spatiale

Variables:

- Occupation du sol
- Types de construction
- Période de construction
- Déplacements domicile/travail

- **Enquête par questionnaire (courrier)**
- **Envoyée au printemps 2005**
- **N = 600**

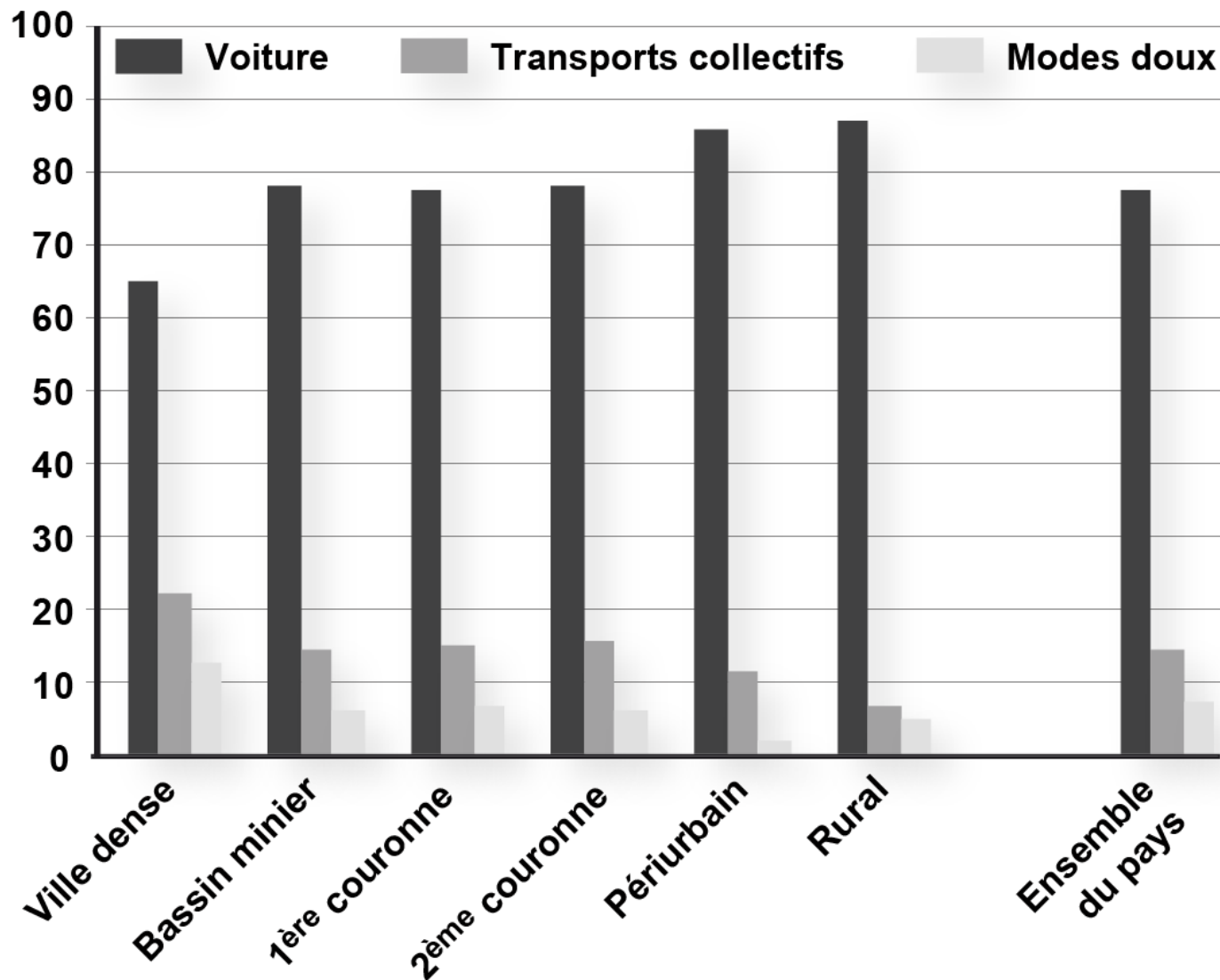
Collecte d'un corpus de données sur les pratiques et les représentations de la mobilité quotidienne et de l'habitat

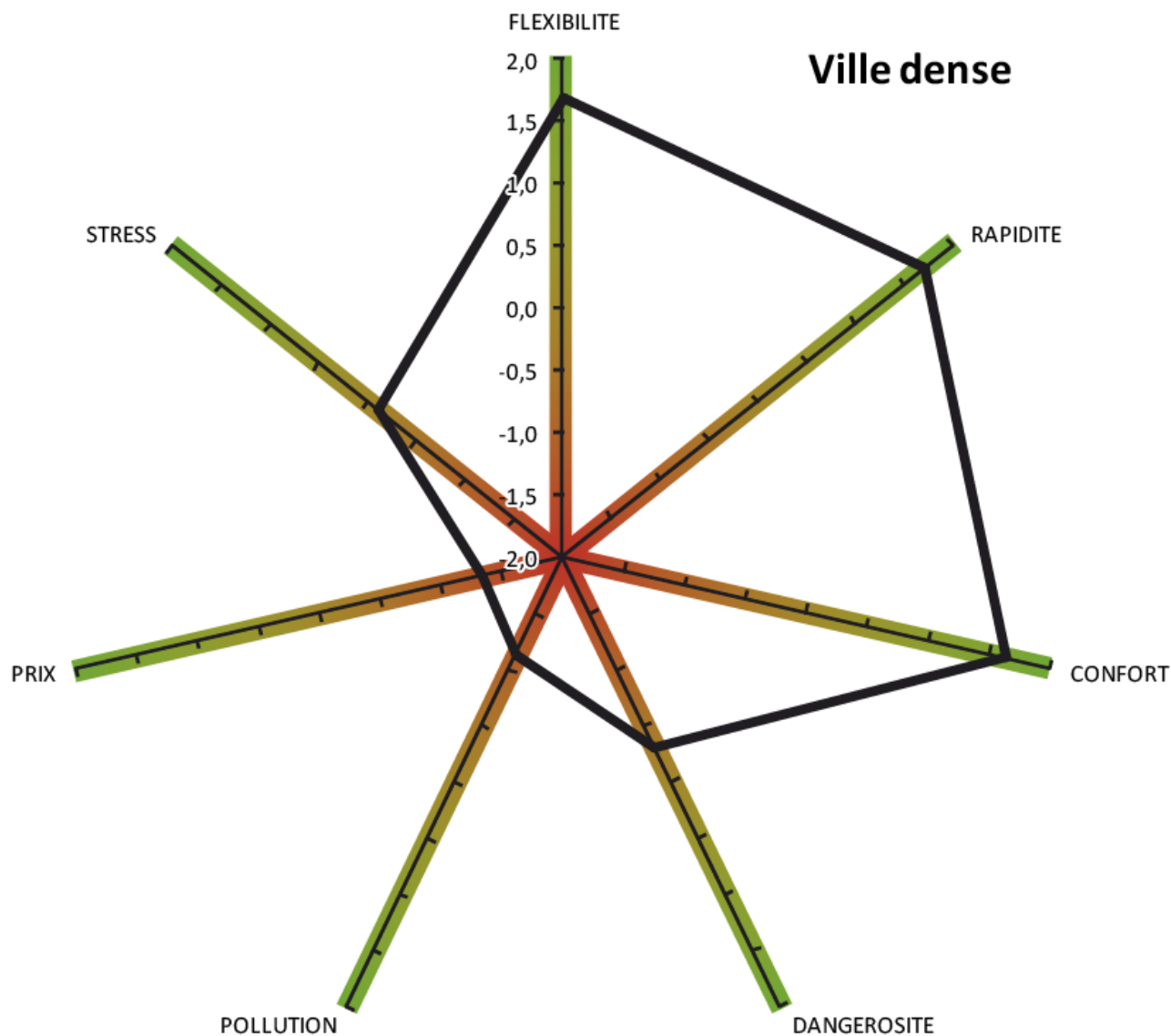
Les modes de transport

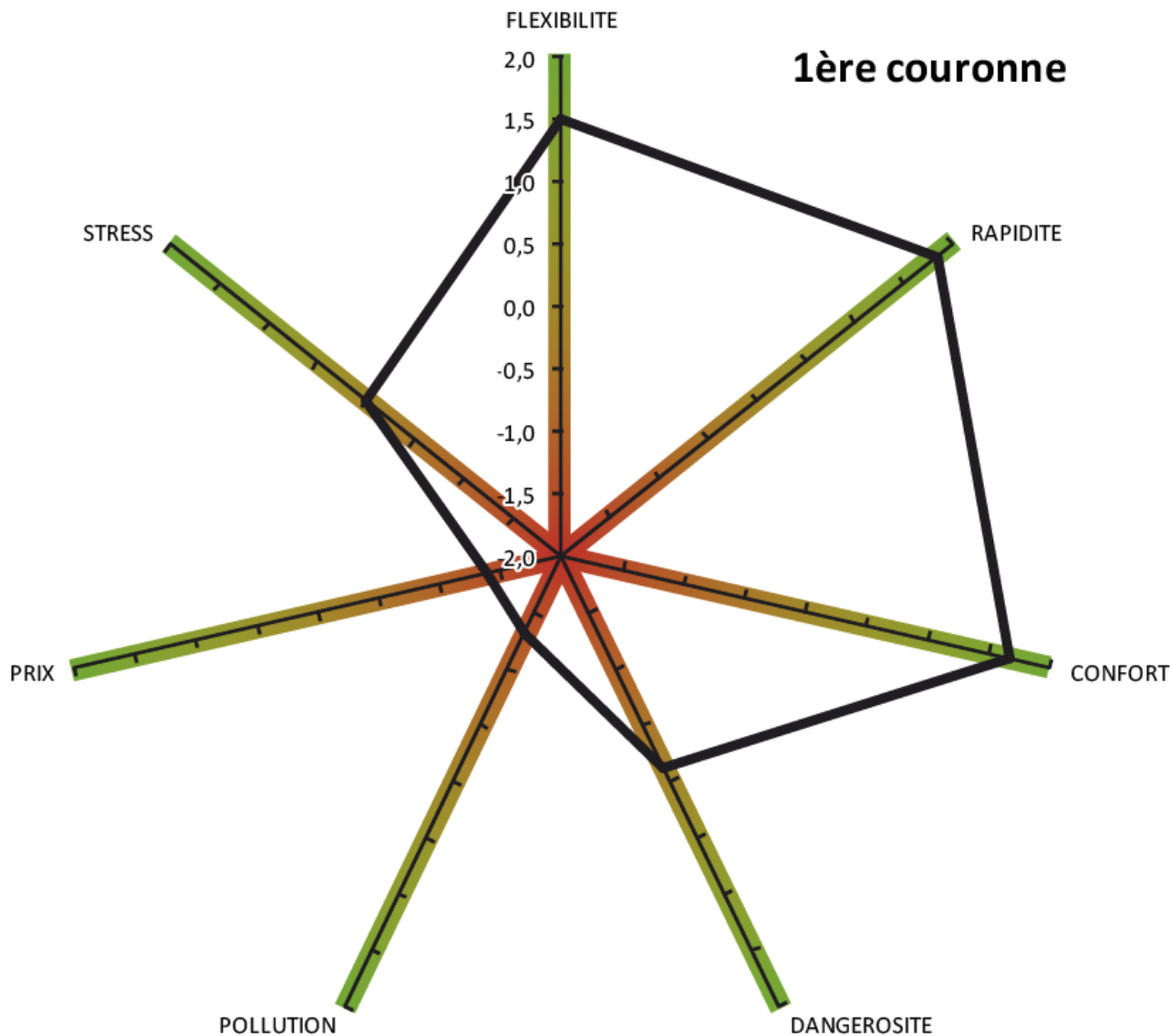
Relevé d'activités

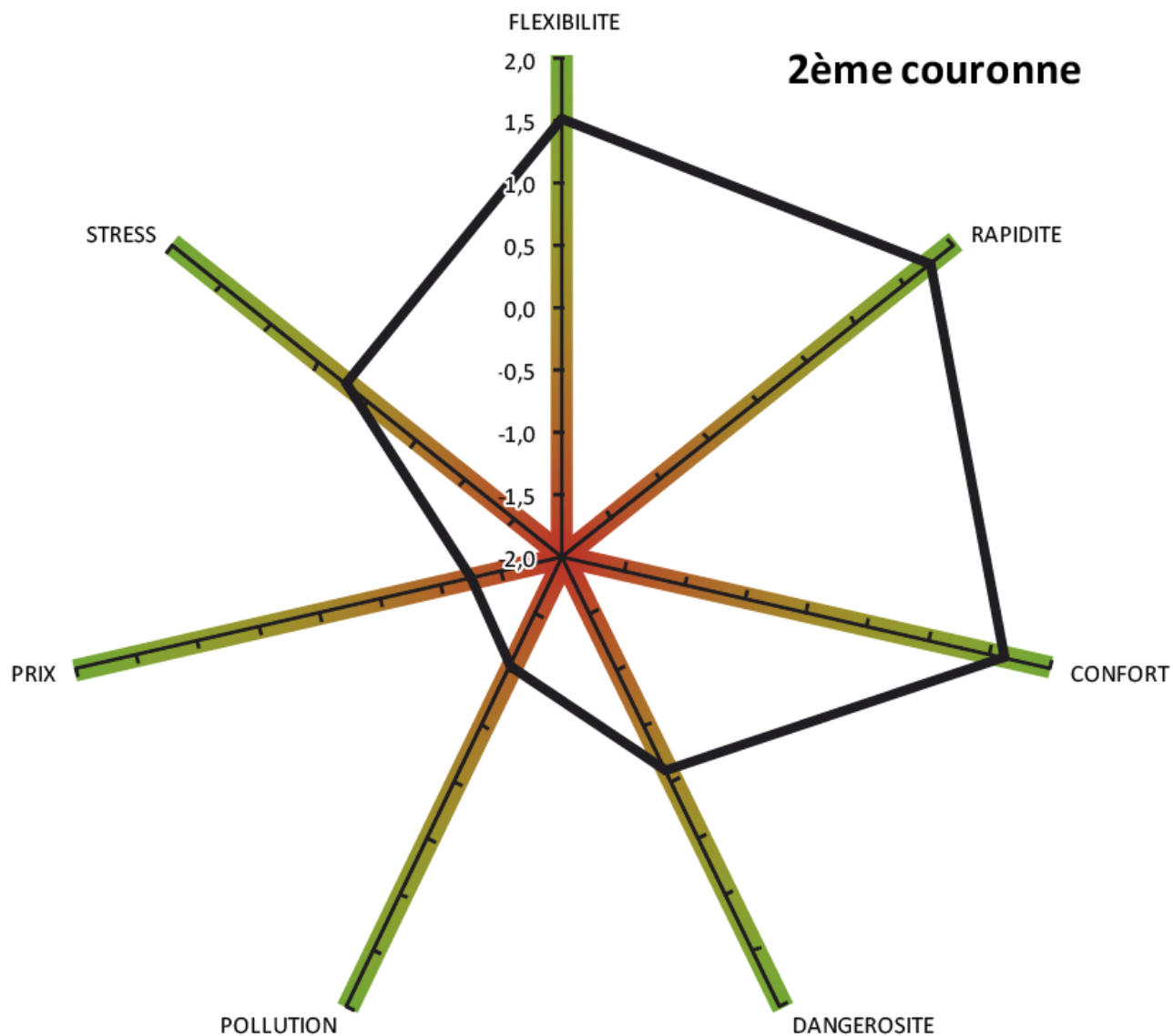
| | | |
|--------------------------------------|-----------------|--|
| C.1 | Activité | Aller faire les courses |
| Établissement | | |
| Localité | | |
| Rue / quartier | | |
| Mode(s) de transport | | |
| <input type="checkbox"/> voiture | | <input type="checkbox"/> moto / scooter |
| <input type="checkbox"/> covoiturage | | <input type="checkbox"/> vélo |
| <input type="checkbox"/> train | | <input type="checkbox"/> marche |
| <input type="checkbox"/> bus | | <input type="checkbox"/> autre (<i>précisez</i>) |
| | | |

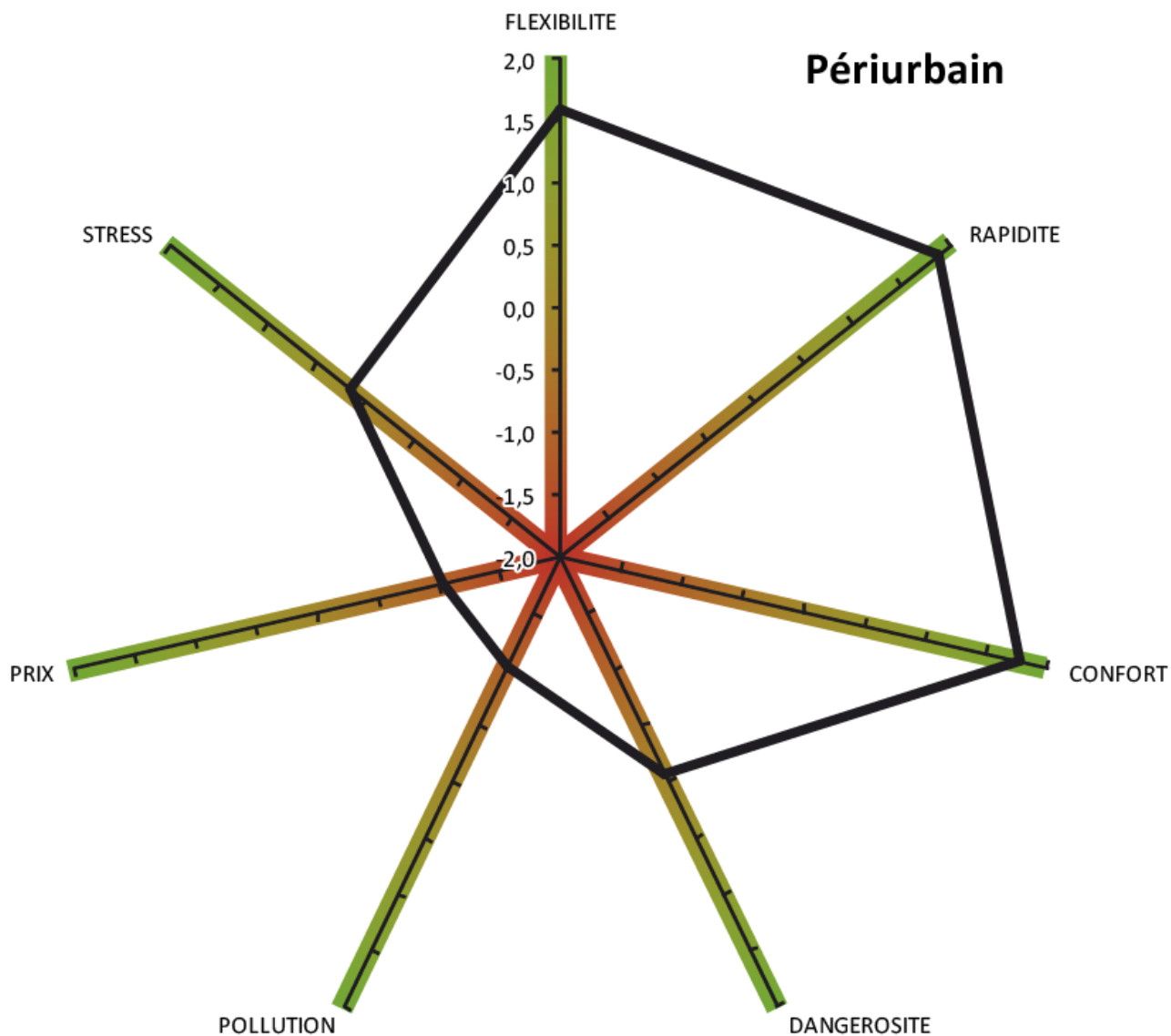
Mode de transport principal

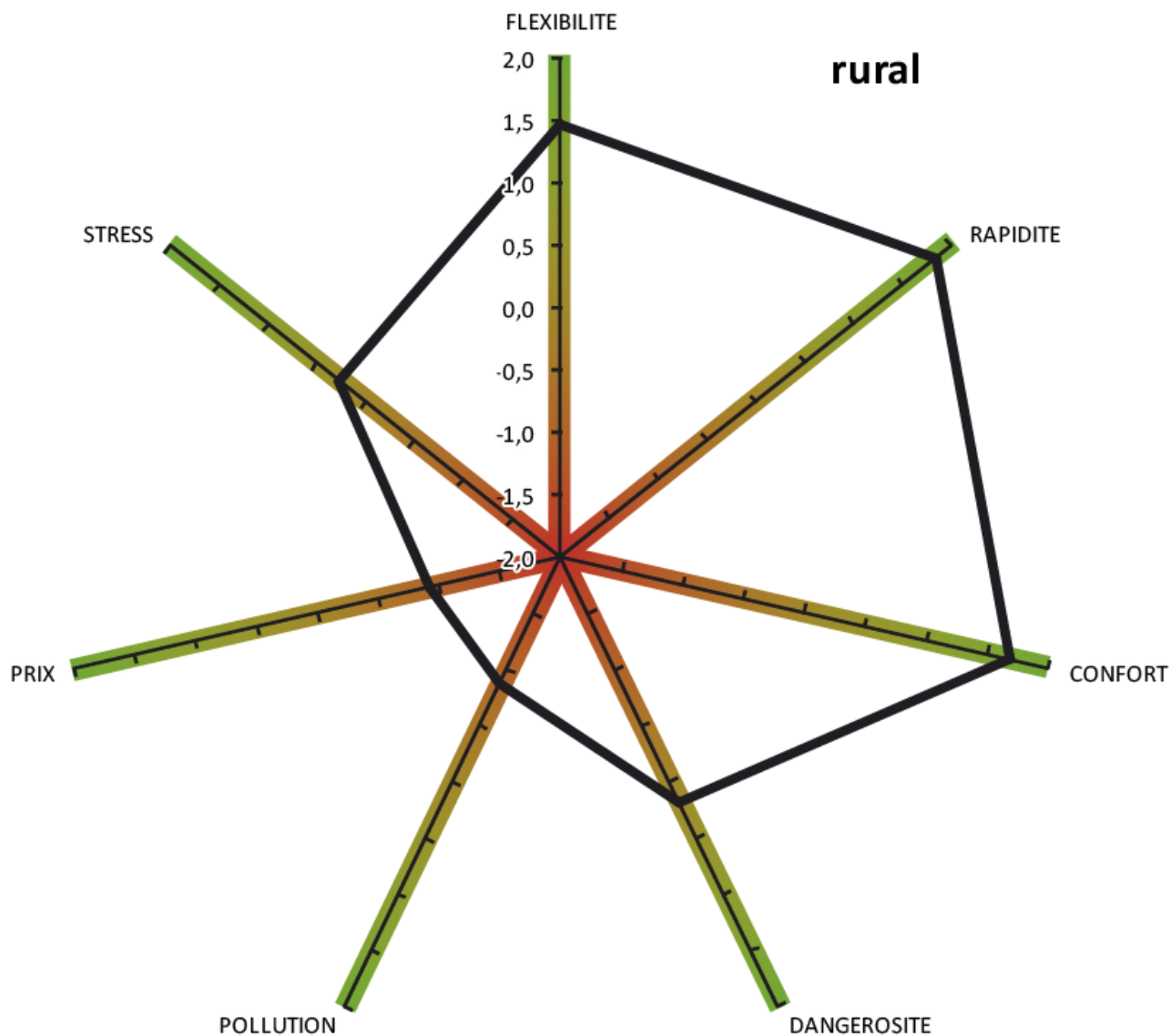


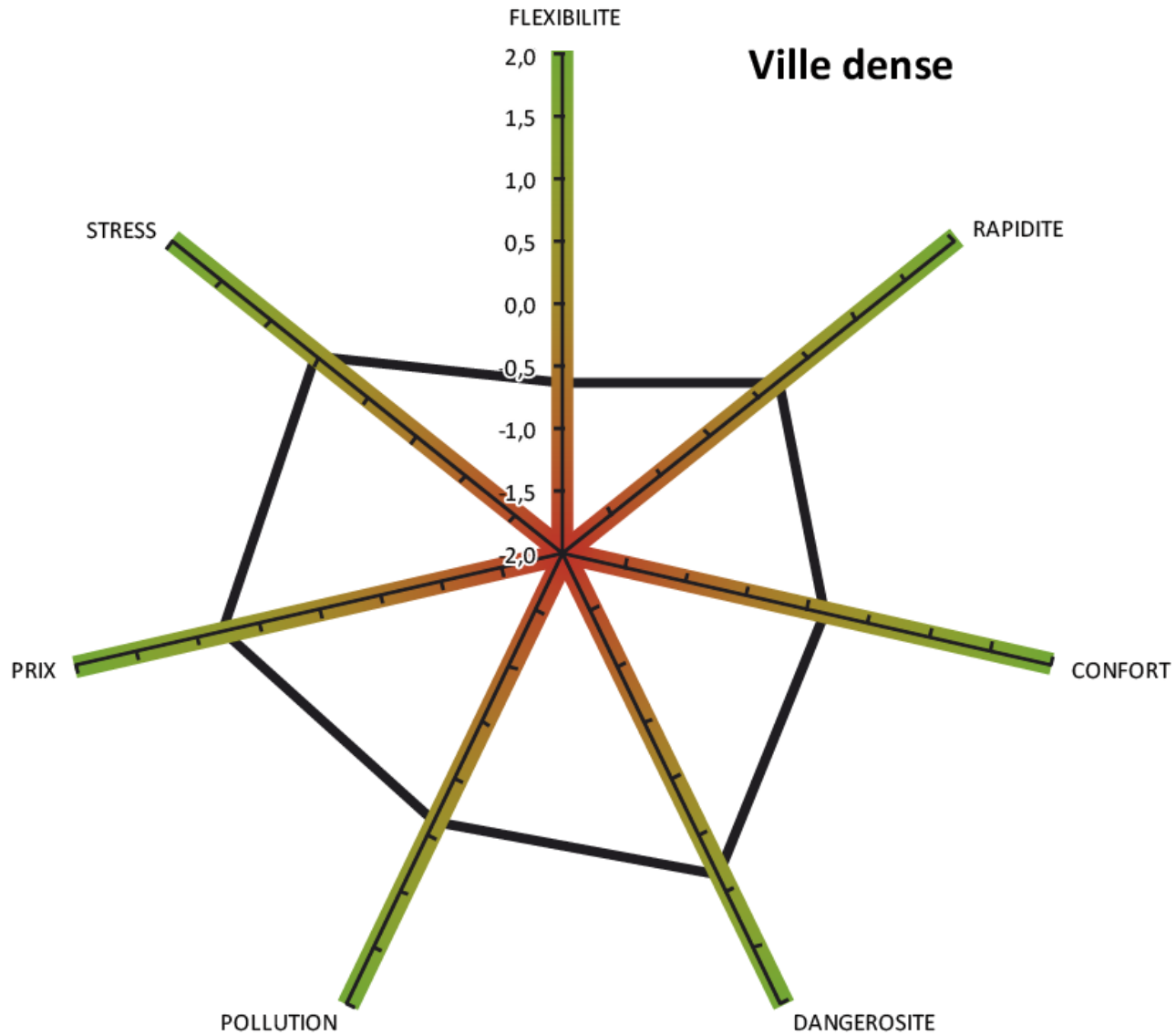


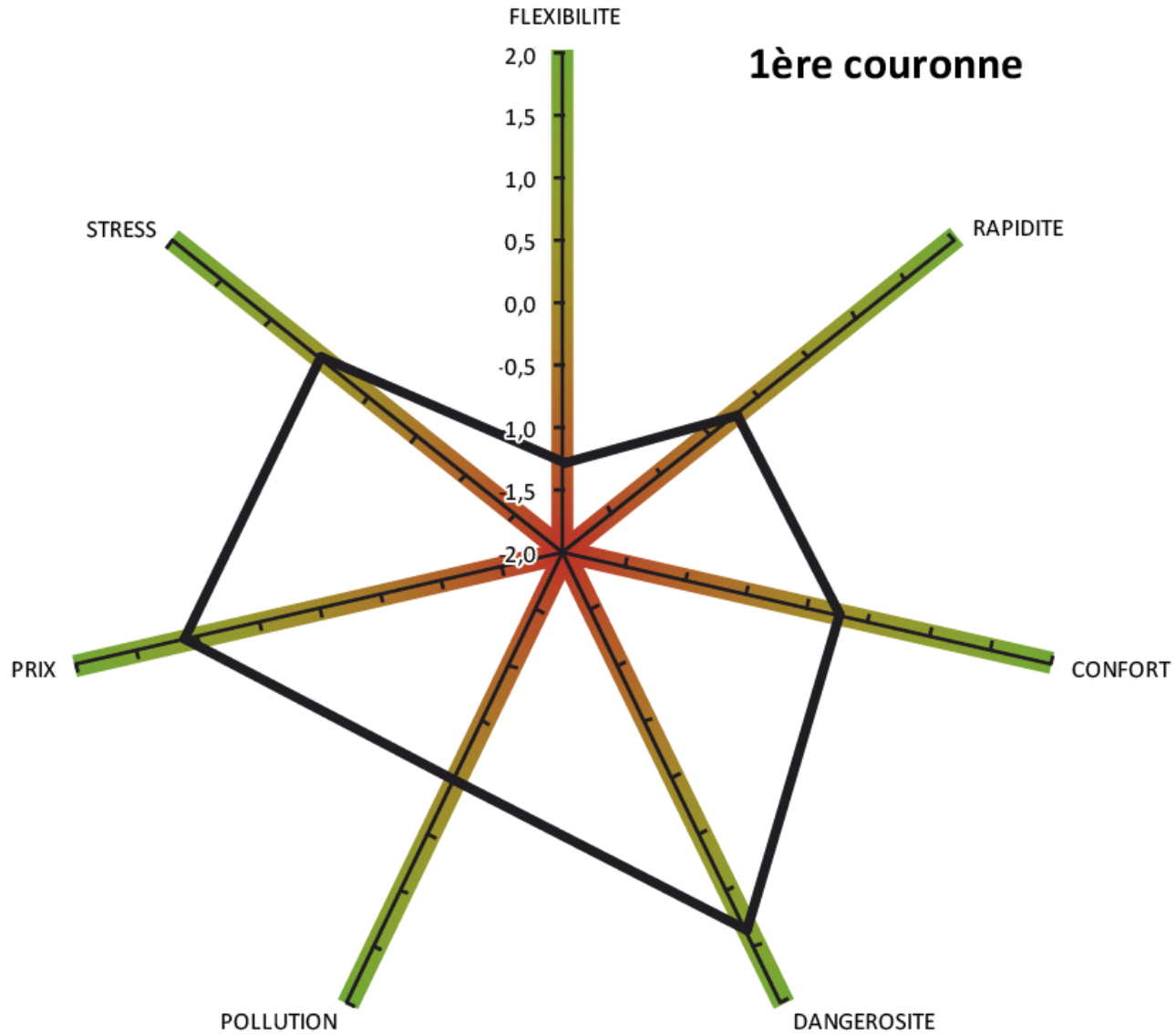


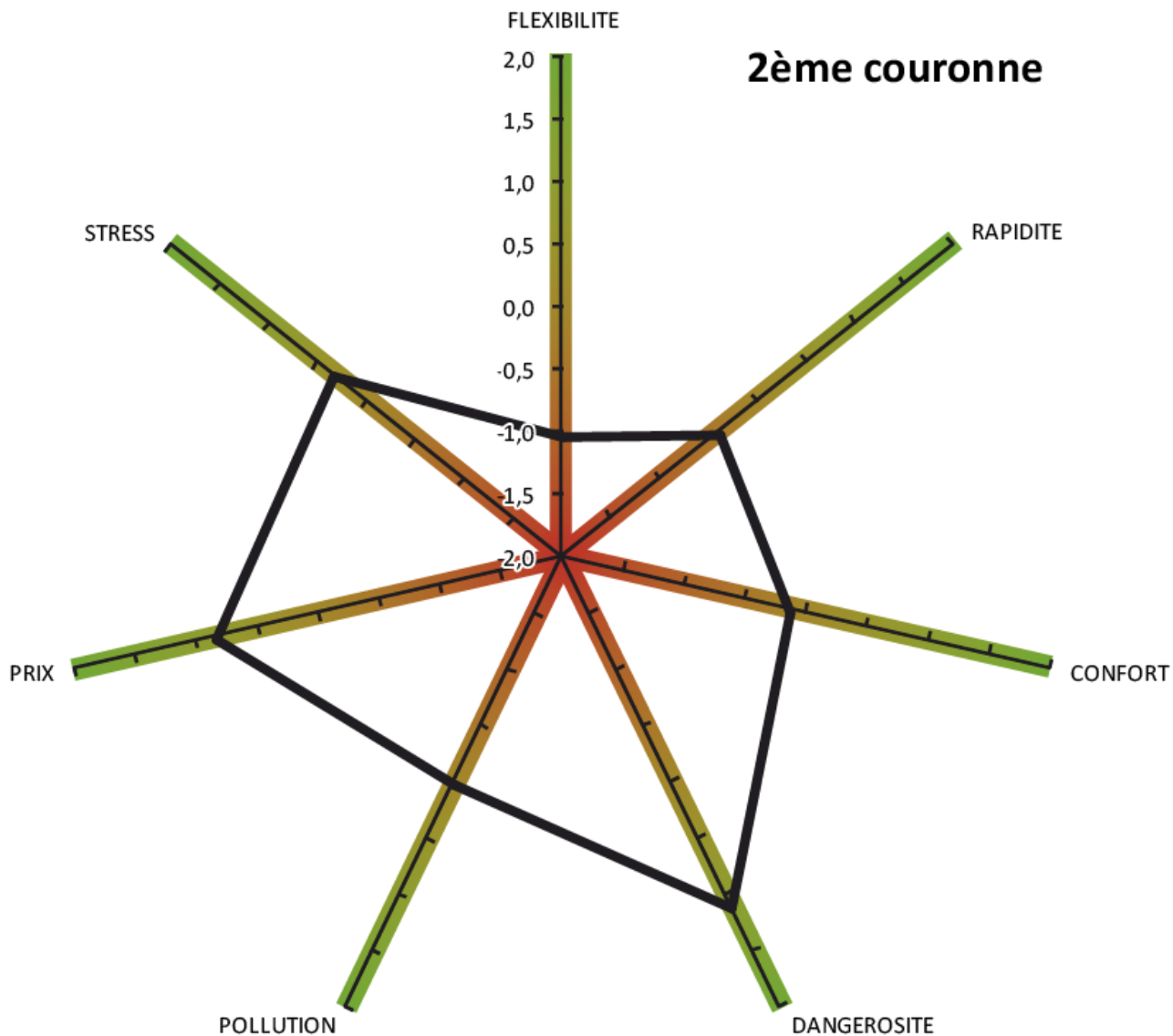


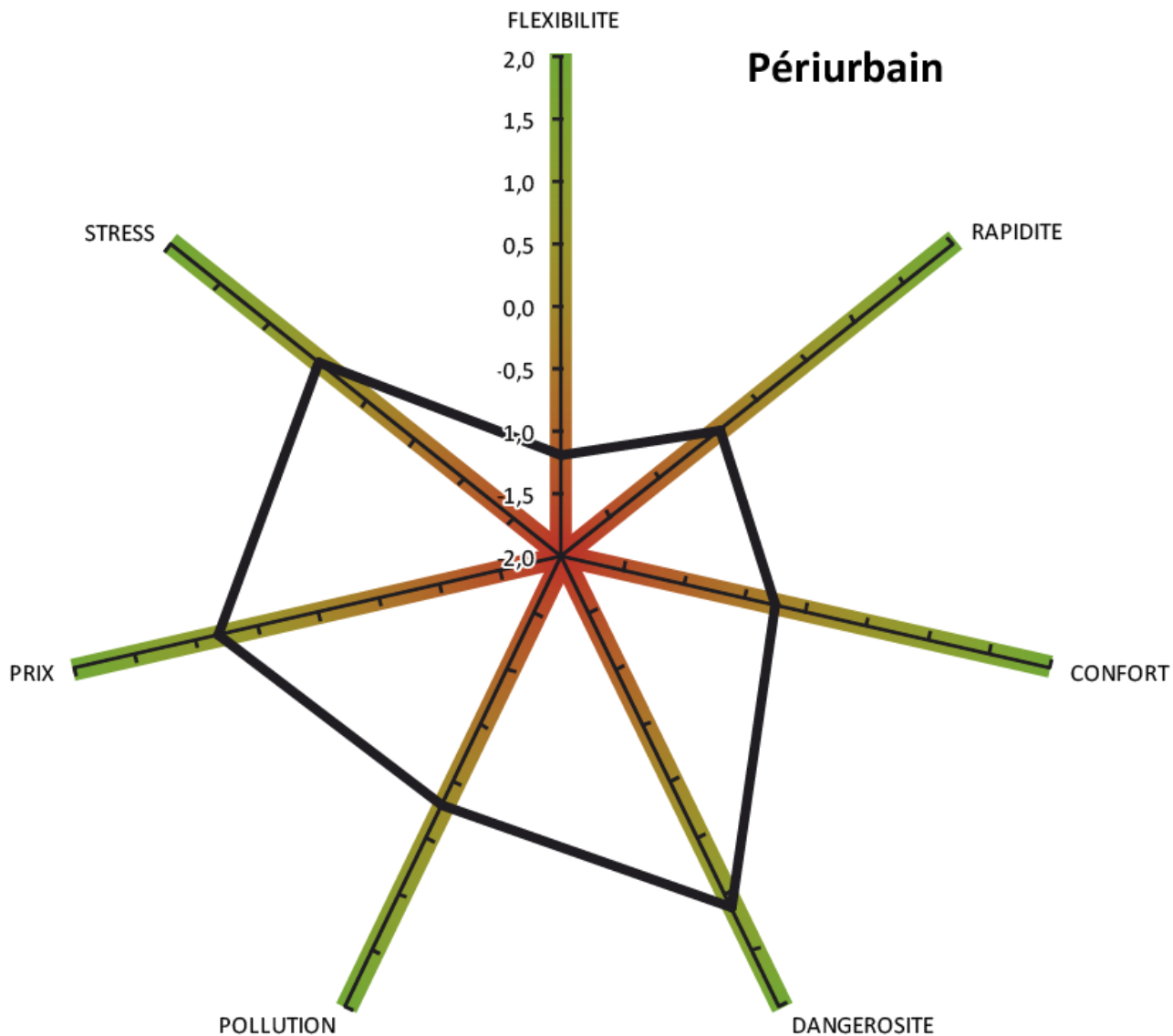


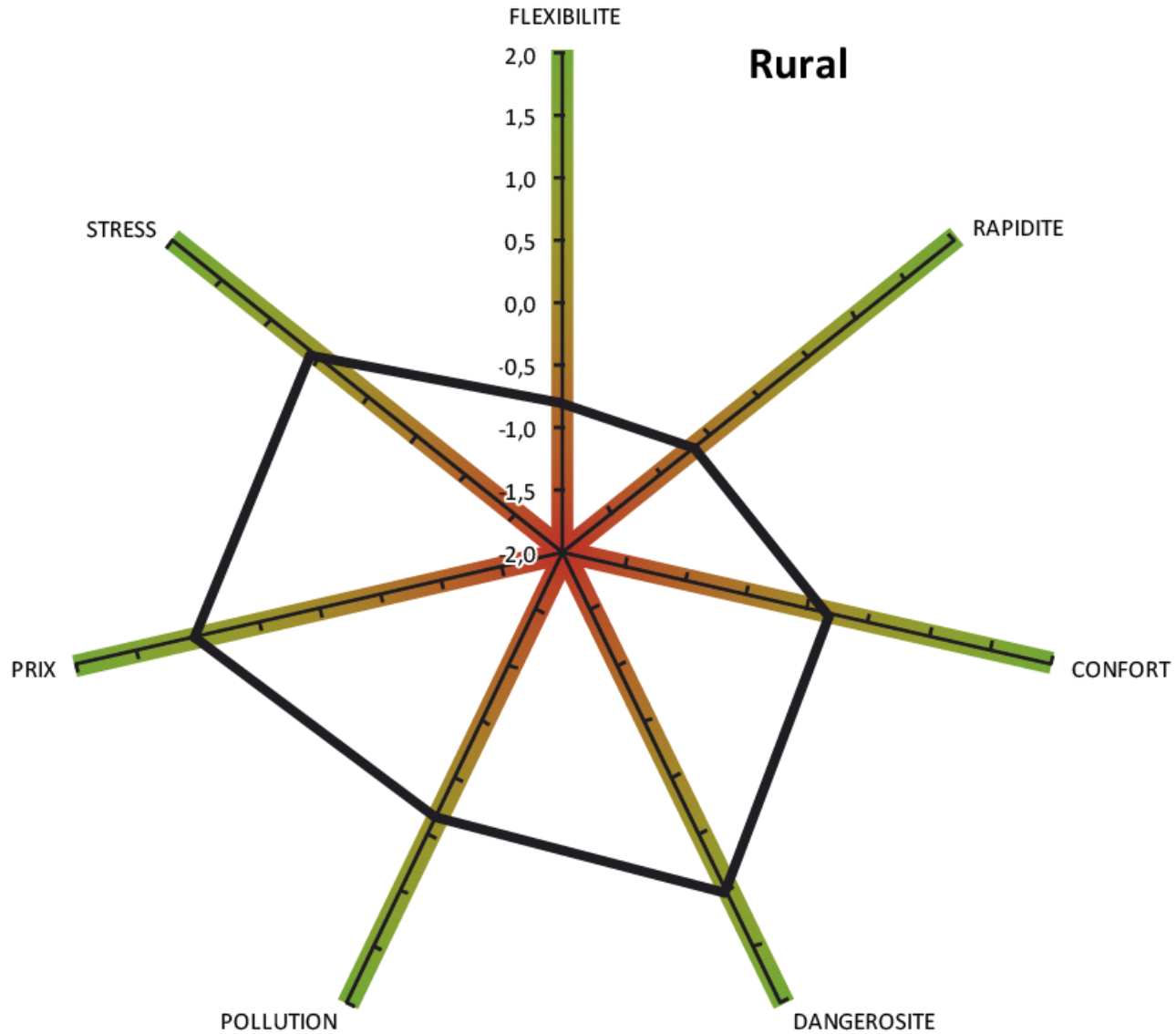












Les types de logements



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



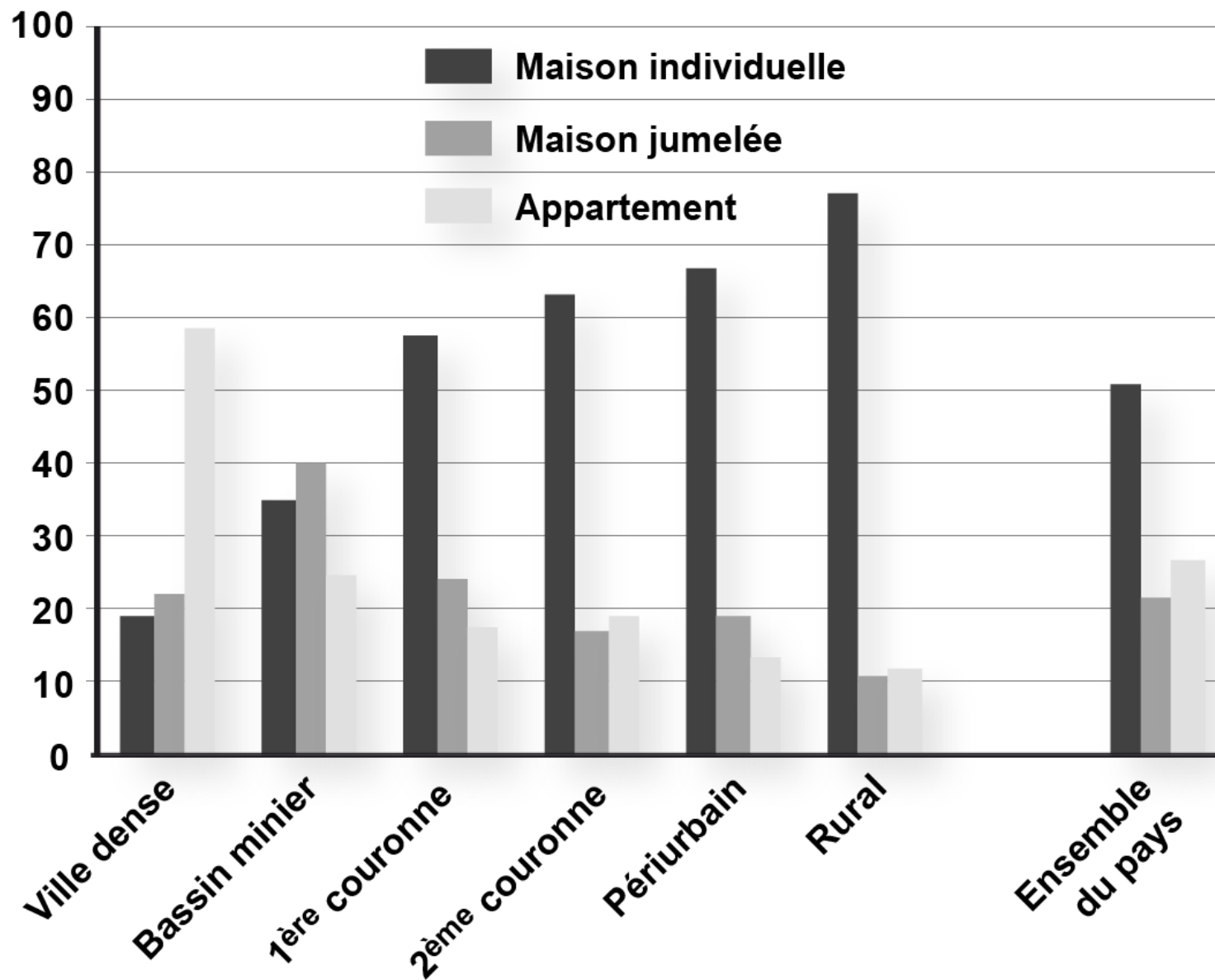
Photo 7



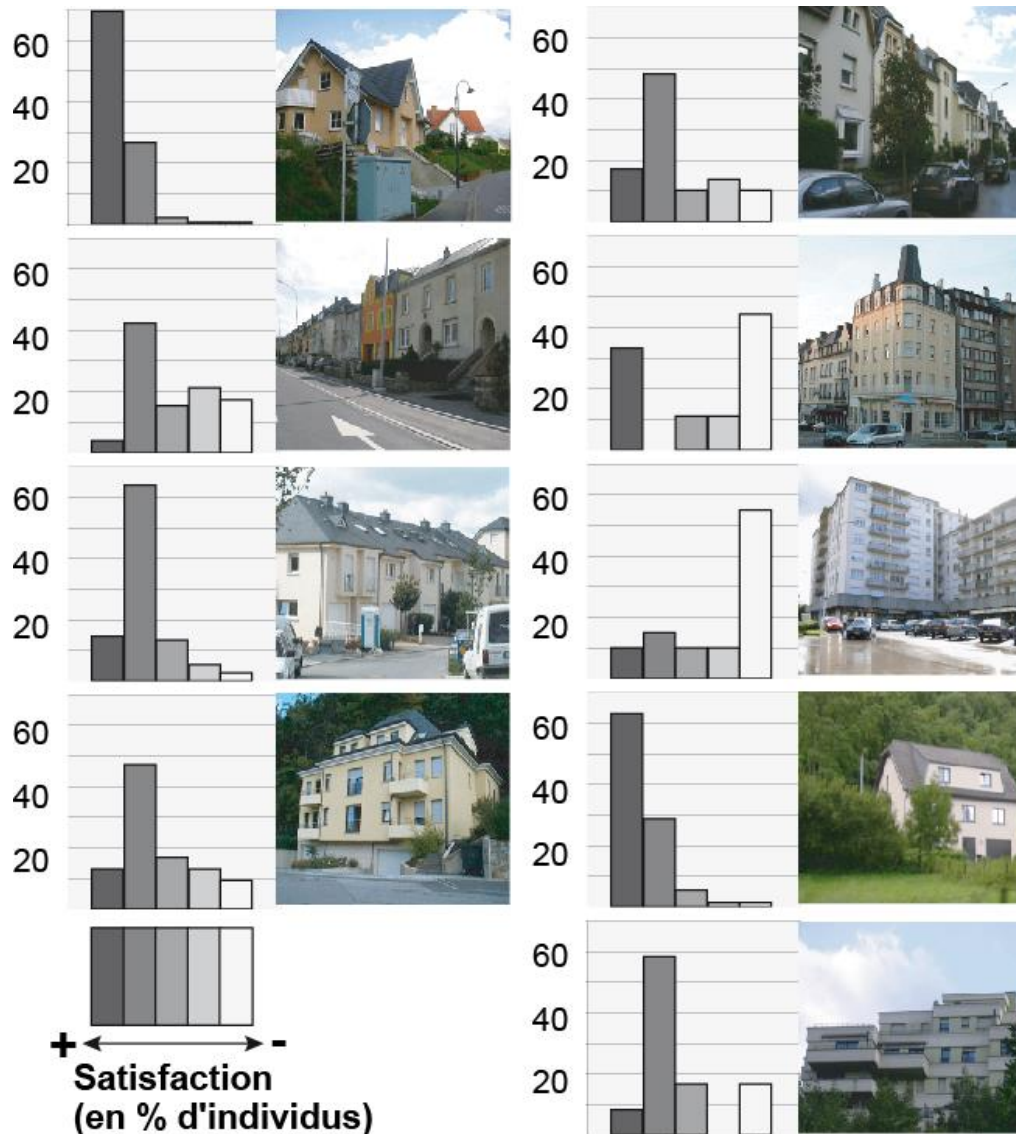
Photo 8

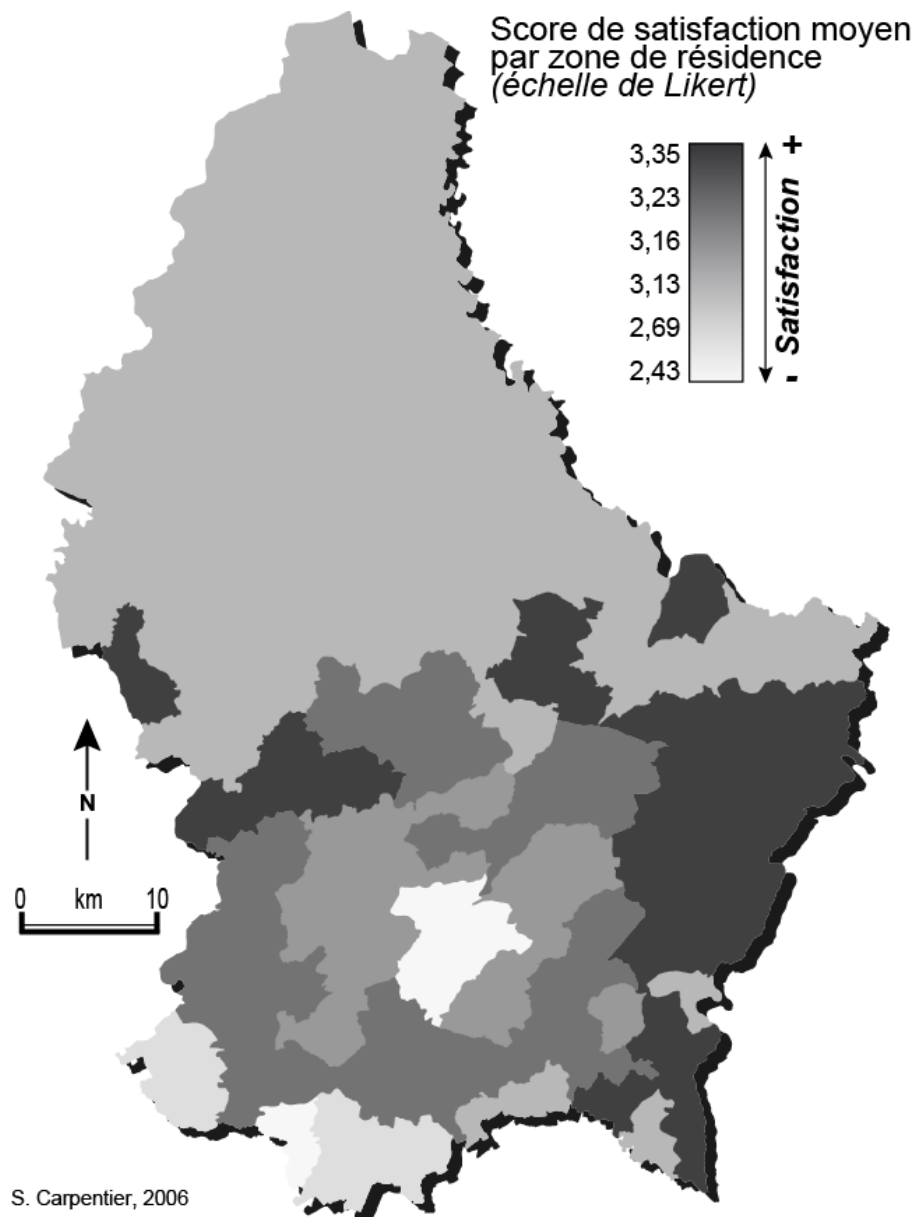


Photo 9

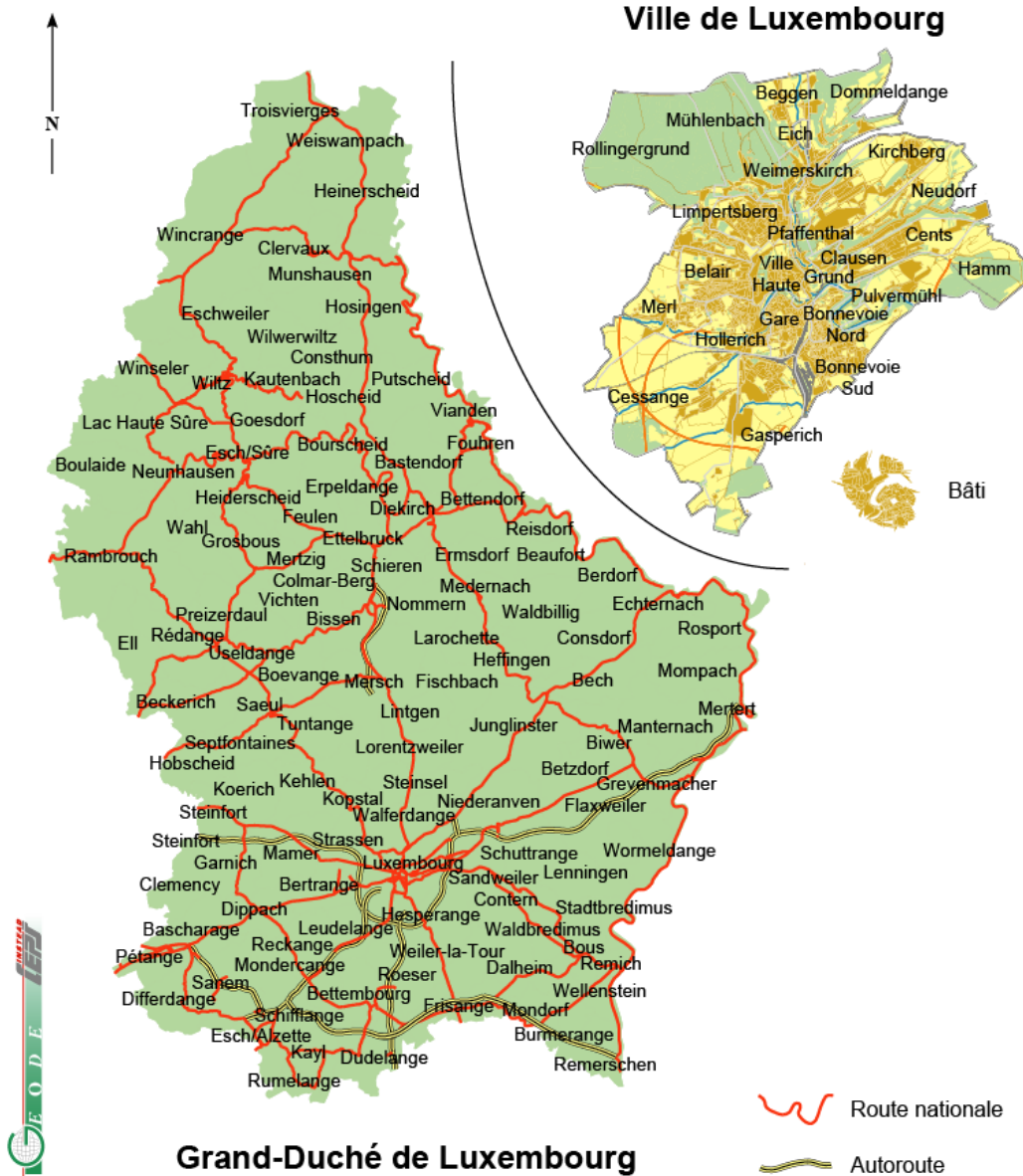


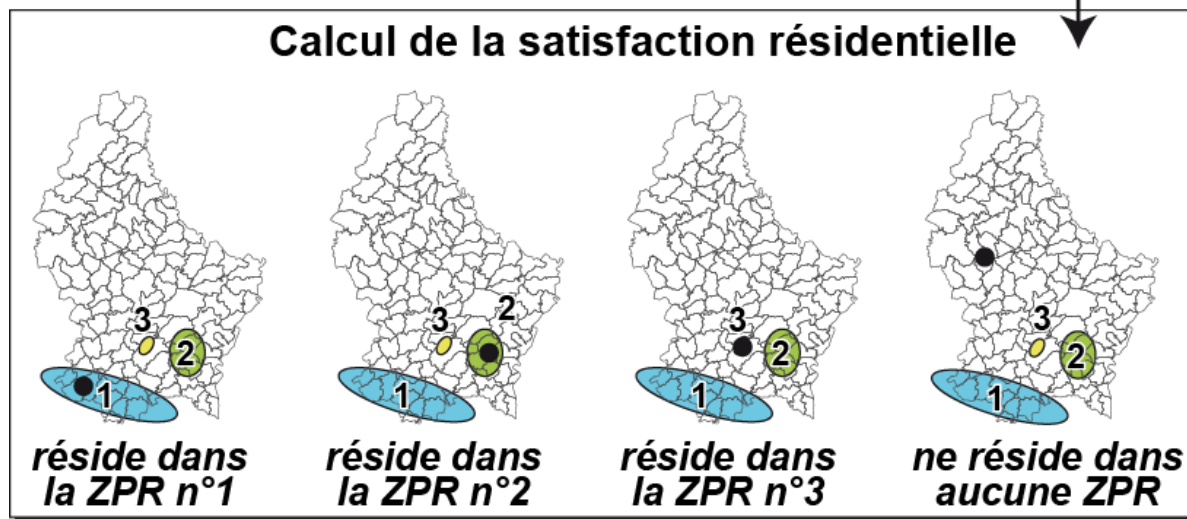
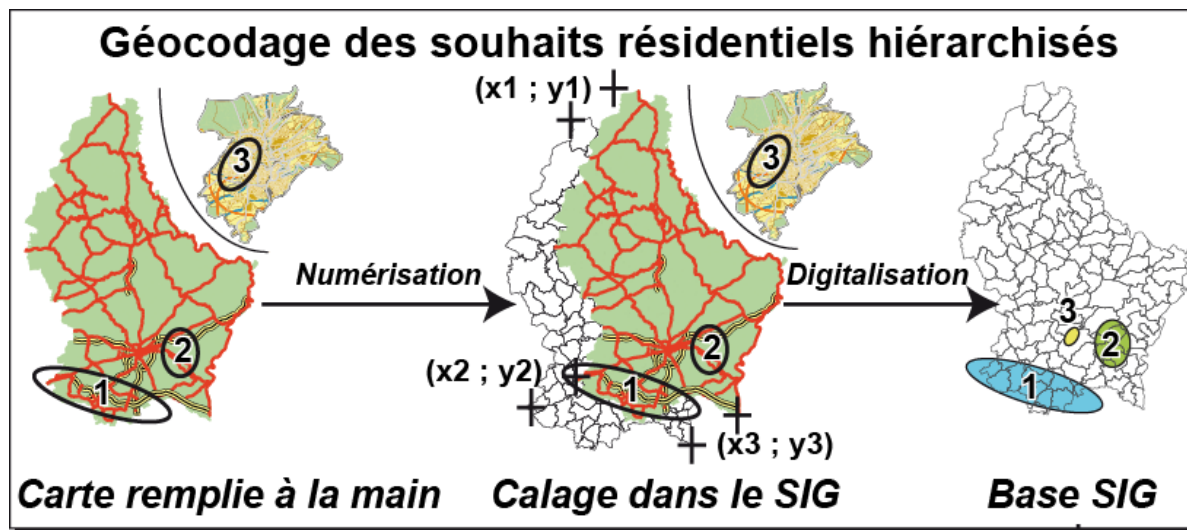
Satisfaction : types de logements





Les localisations résidentielles



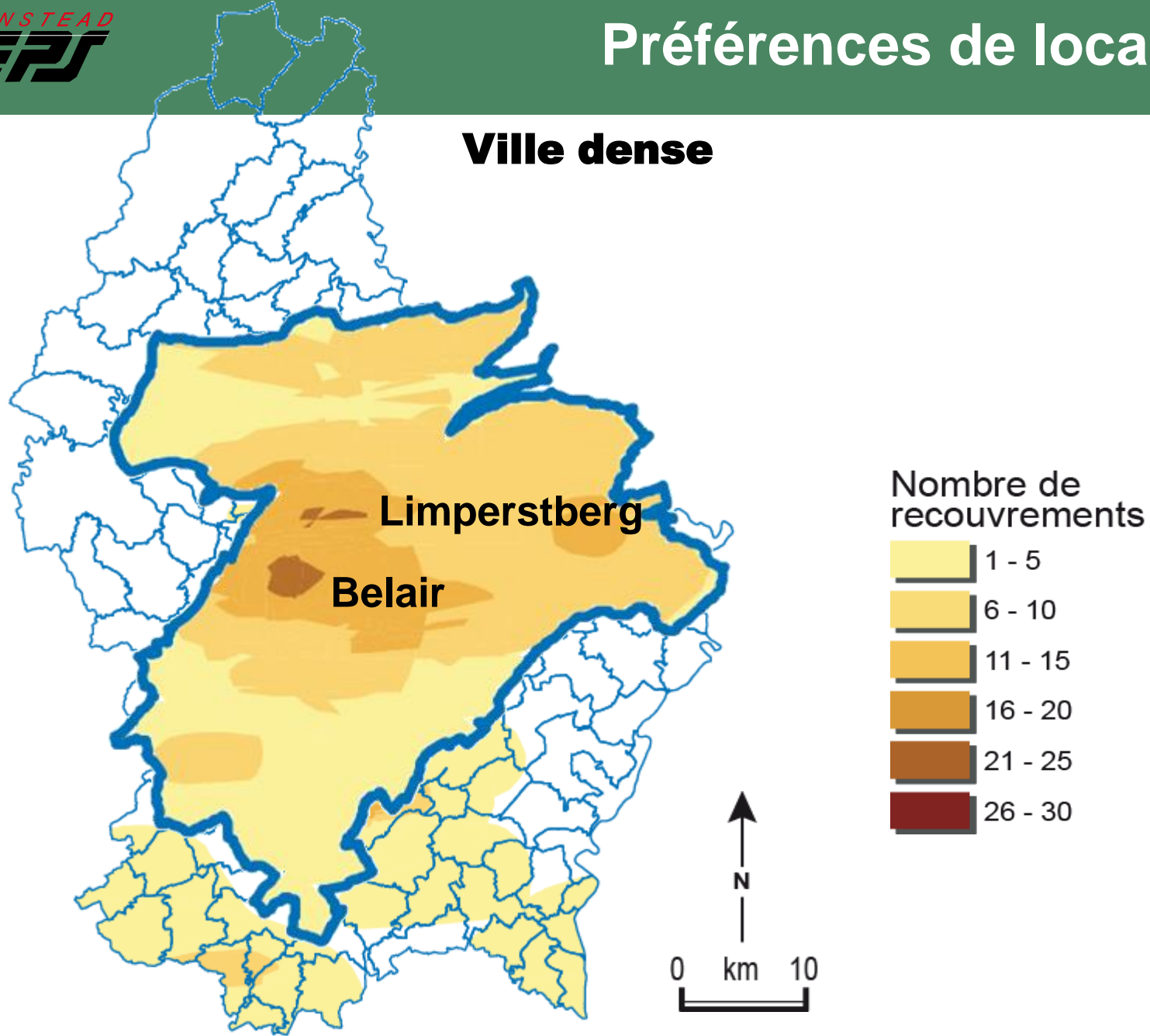


ZPR = Zone de Préférence Résidentielle

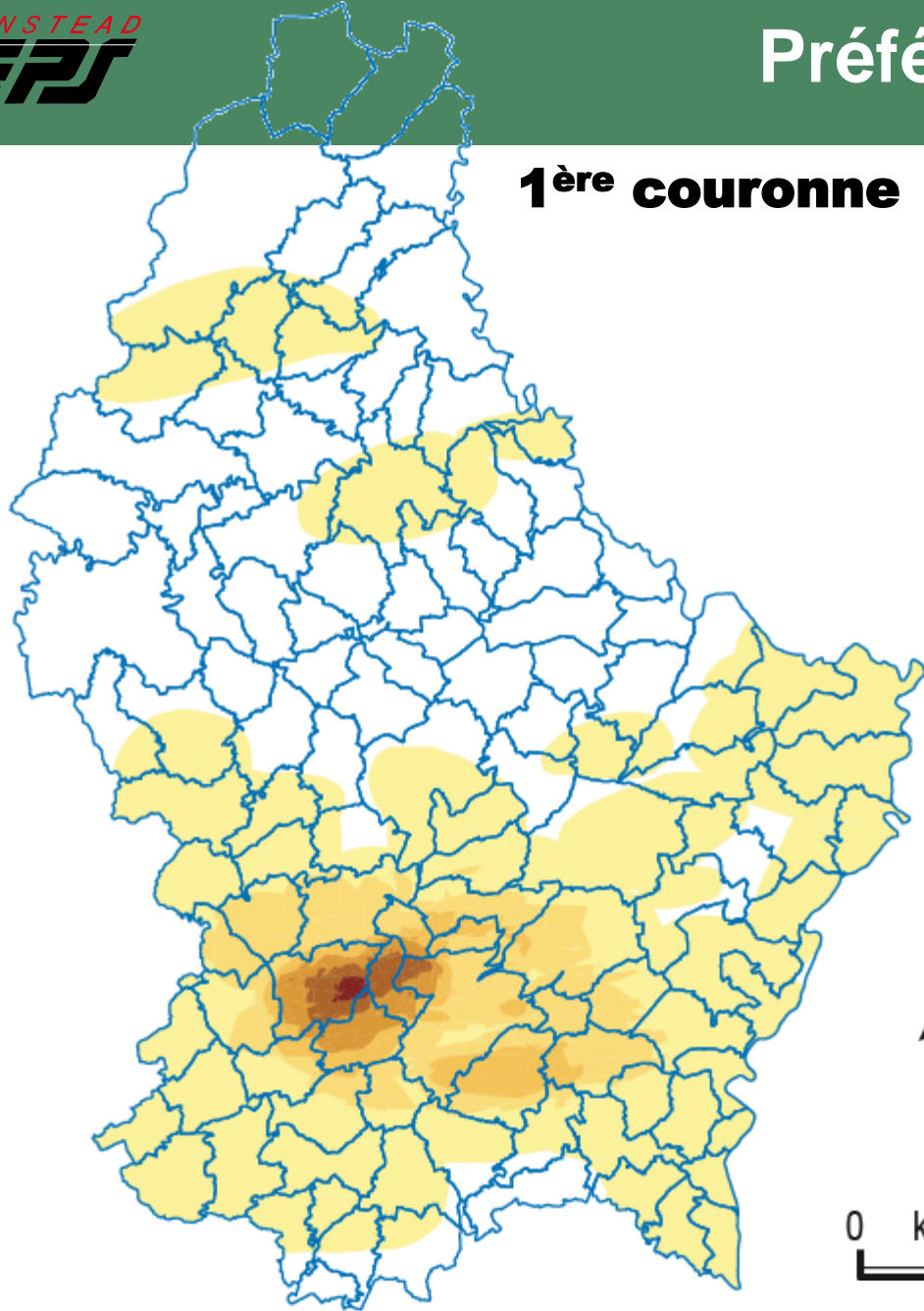
● domicile actuel

③ ZPR n°3

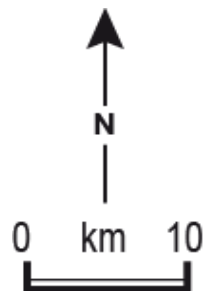
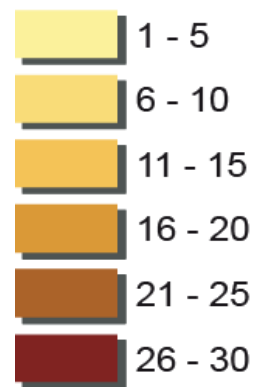
Ville dense



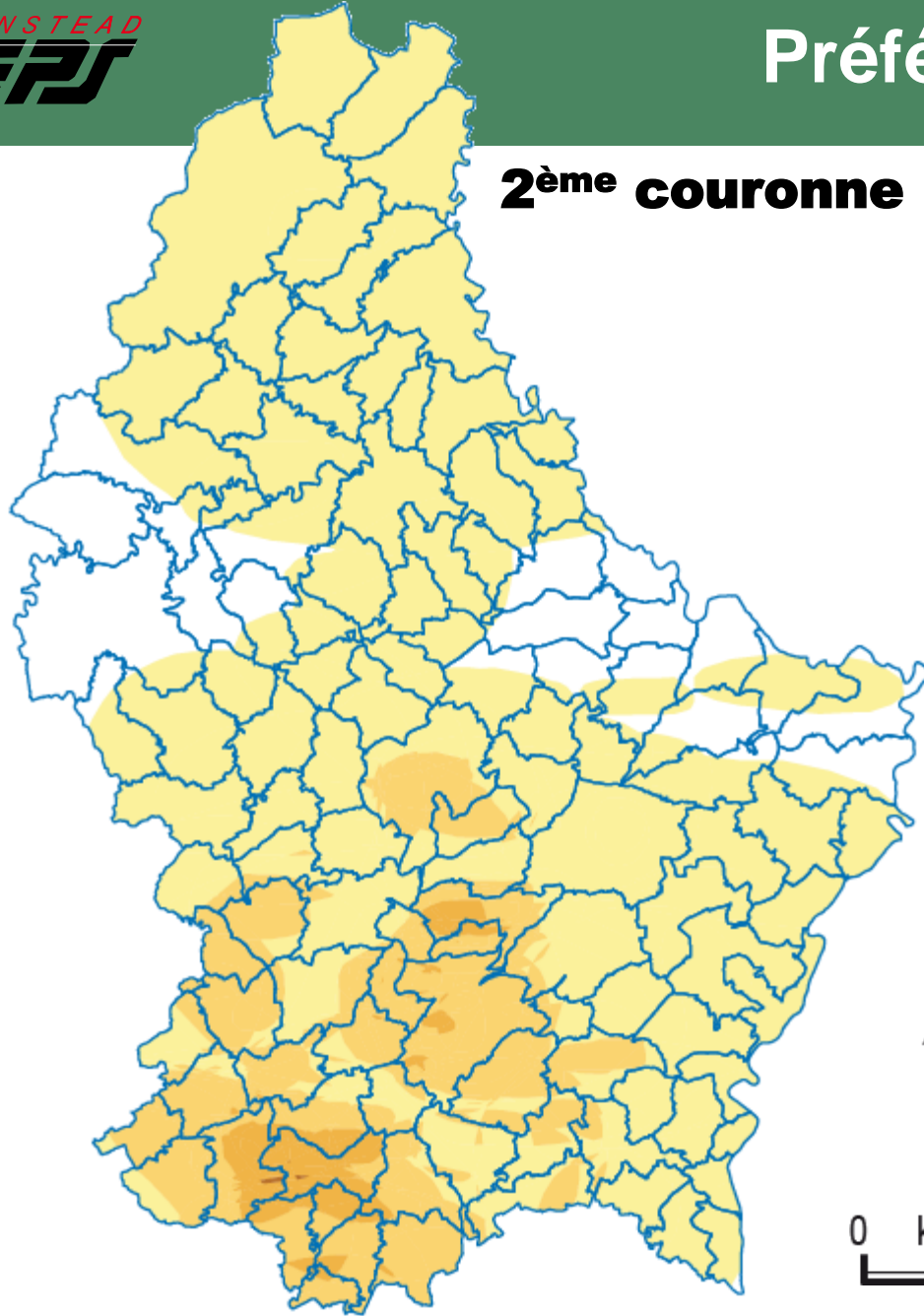
1^{ère} couronne



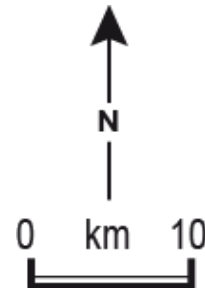
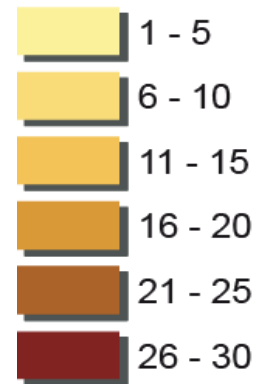
Nombre de recouvrements



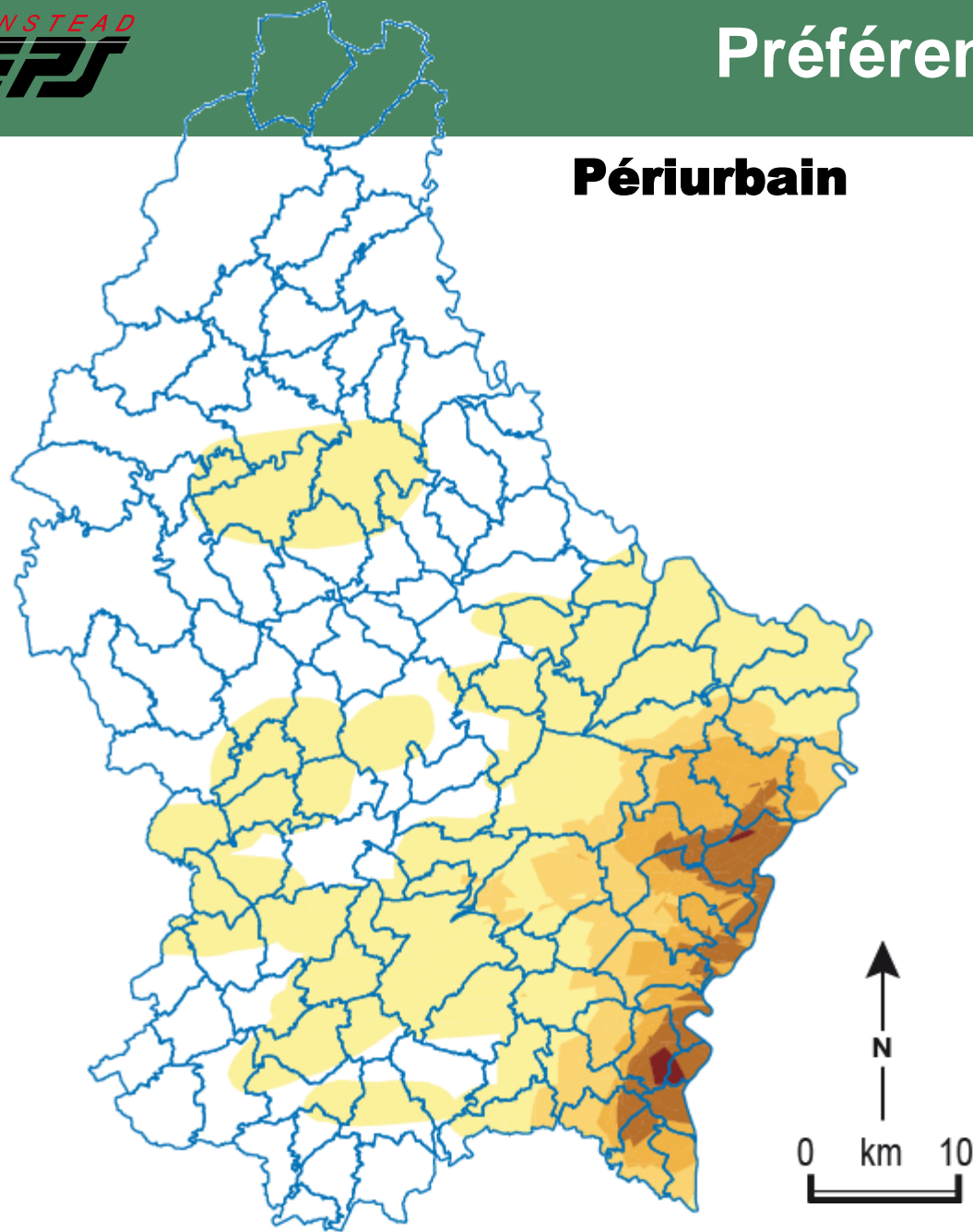
2ème couronne



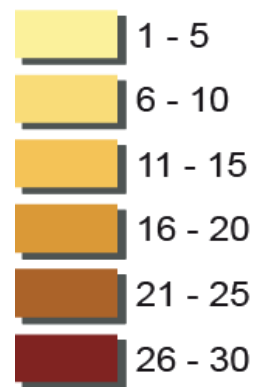
Nombre de recouvrements



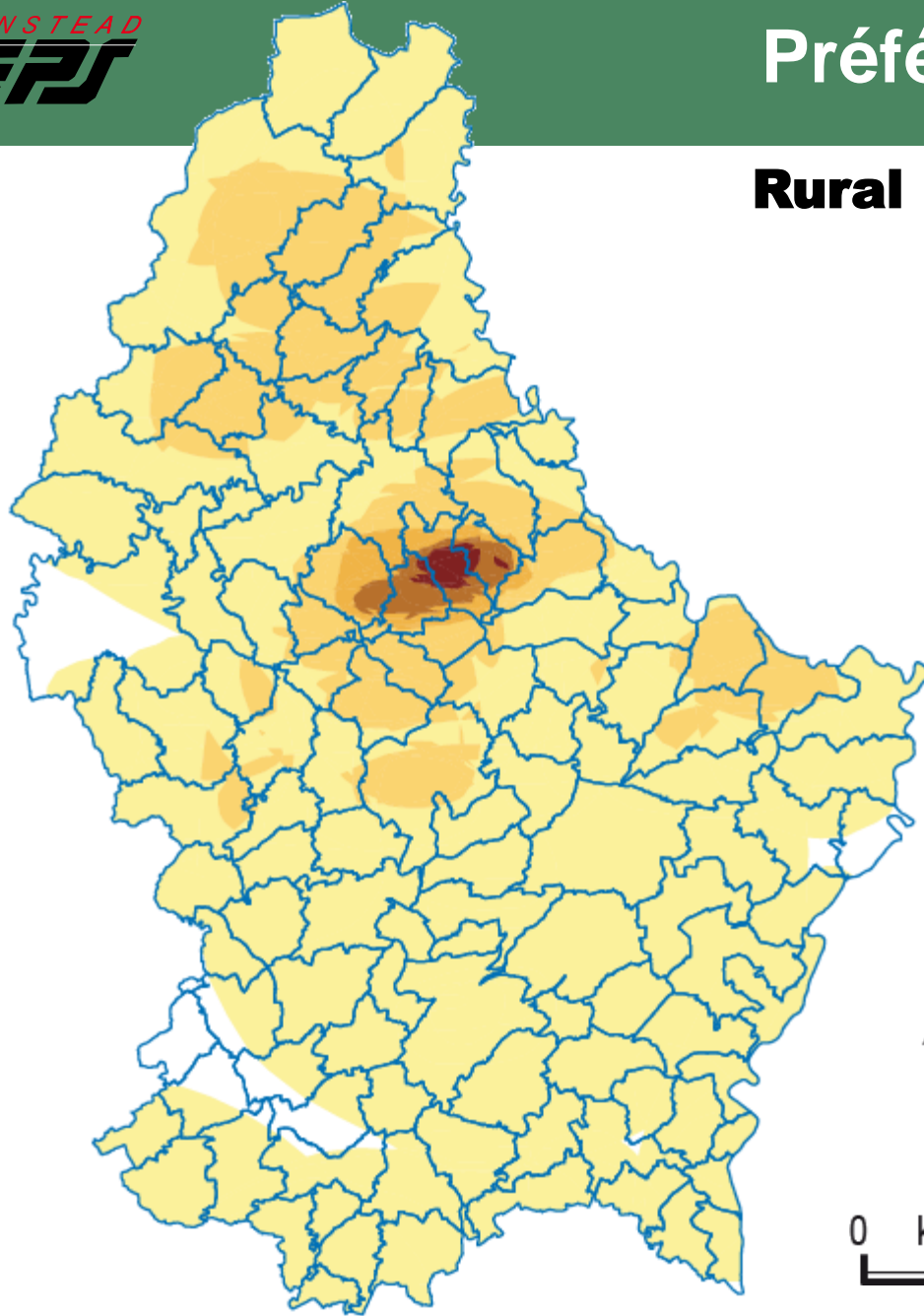
Périurbain



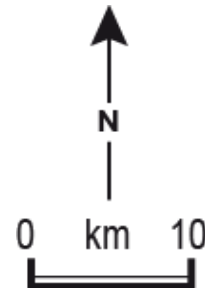
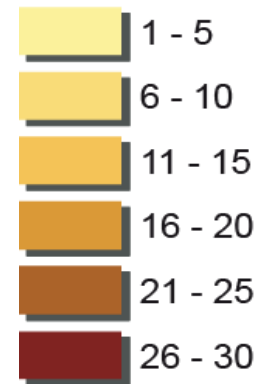
Nombre de recouvrements

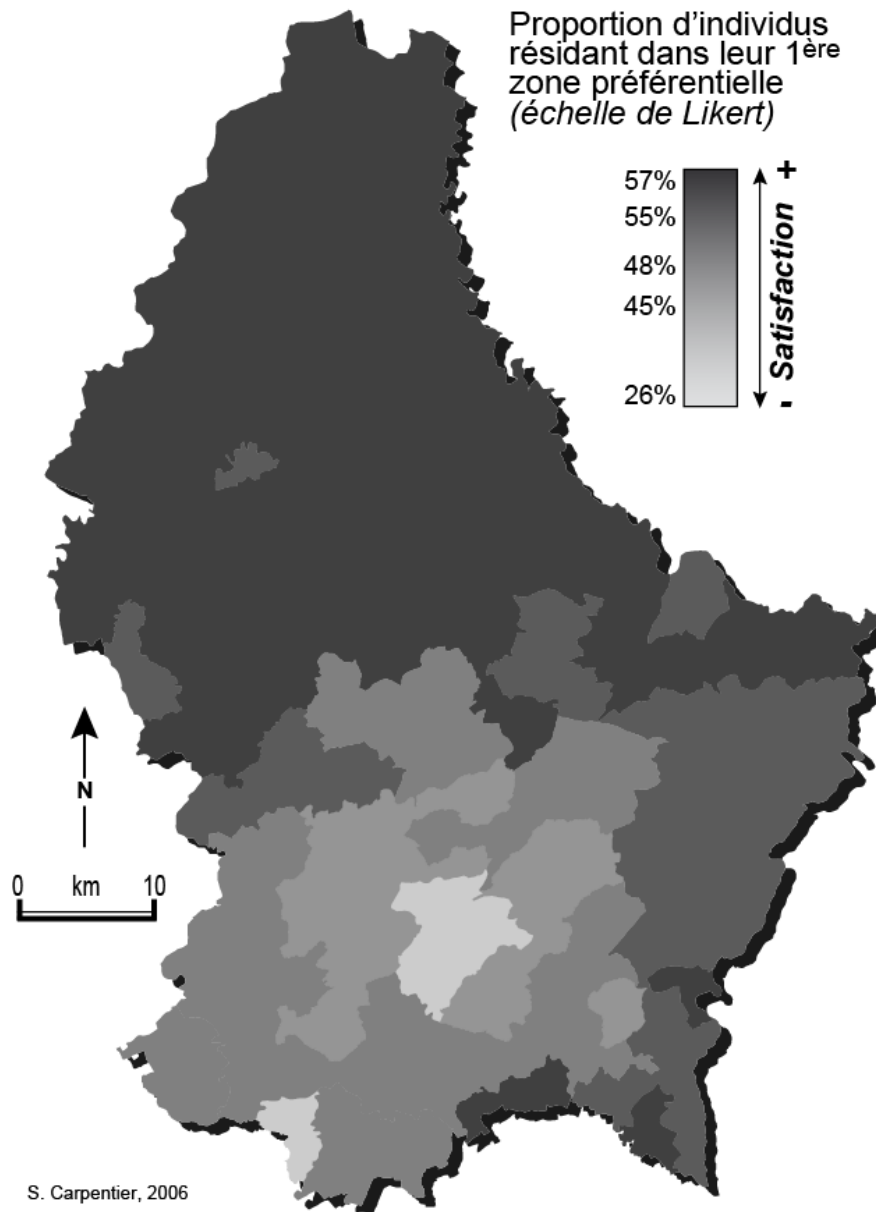


Rural



Nombre de recouvrements





L'effet de l'ancrage résidentiel sur les comportements de mobilité se traduit par des gradients comportementaux du centre à la périphérie

Le couple ancrage/mobilité génère des tensions spatiales et/ou cognitives (dissonance) qui portent principalement sur le logement pour les citadins et sur la mobilité pour les périurbains

La mobilité peut être envisagée comme processus d'adaptation aux tensions

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 indiquent une certaine « résilience » des espaces ruraux.

Merci pour votre attention