

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture



Certu



PRIX DE THÈSE SUR LA VILLE

8^{ème} édition 2013



Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Plan Urbanisme Construction Architecture
Grande Arche de la Défense
92055 La Défense
site internet : <http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca>

Directeur de la publication : Emmanuel Raoul, secrétaire permanent du PUCA

Coordination éditoriale : Bénédicte Bercovici, chargée de valorisation au PUCA
Tél. : 01 40 81 73 09 benedicte.bercovici@developpement-durable.gouv.fr

septembre 2013

crédit photo : Couverture : MEDDE/METL - page 6 : Jean-Marie Faucillon



En décidant de poursuivre en 2013 le Prix de thèse sur la ville en coopération avec l'Aperau et la Fnau, et avec l'appui du Certu, le Puca s'est donné les moyens d'évaluer cette action. L'évaluation suppose une clarté des objectifs : créé en 2006, ce prix vise à susciter des recherches sur nos domaines, ainsi qu'à mieux connaître et faire connaître celles qui sont réalisées.

Ce cru 2013 du prix a attiré 45 candidatures dont 44 ont été retenues. Leurs approches thématiques ont été les suivantes (le premier chiffre indique le score 2013 et le second celui des 302 thèses reçues depuis 2006) :

- Mobilités, transports en lien avec les systèmes urbains : 6/42 soit 14%
- Arts, culture et ville : 3/10 soit 30%
- Dynamiques spatiales et urbaines : 5/36 soit 14%
- Techniques urbaines et environnementales et les professionnels de l'urbain : 5/32 soit 16%
- Activités économiques et villes : 3/14 soit 21%
- Habitat : 5/28 soit 18%
- Dynamiques sociales urbaines : 1/34 soit 3%
- Services publics urbains : 3/5 soit 60%
- L'eau dans la ville : 2/12 soit 17%
- Approches sensibles de la ville et espaces publics : 4/25 soit 16%
- Gouvernement des villes, citoyenneté urbaine, planification : 6/44 soit 14%
- Le temps long de la ville : 1/20 soit 5%

Les thématiques en pointe cette année comparées au passé sont donc « les services publics urbains », « arts, culture et ville » et « les activités économiques et ville ». Celles en retrait sont, « les dynamiques sociales et urbaines » et « le temps long de la ville ». Je me réjouis particulièrement du renforcement de la thématique « les activités économiques et ville » car nos domaines bénéficient insuffisamment de cette approche. Grand prix et Prix spécial du jury relèvent tous les deux de la thématique « Habitat ».

L'effet d'entraînement que le prix de thèse a pu avoir sur la recherche reste à évaluer. Il est par contre indéniable qu'il permet une meilleure visibilité sur les tendances de la recherche et nous comptons diffuser largement le panorama obtenu. Enfin, le Grand Prix et le Prix spécial constituent des travaux dont la qualité a été reconnue et qui méritent donc d'être largement lus. Ce document veut y contribuer.

Emmanuel Raoul

Secrétaire Permanent du PUCA





Sommaire

	pages
Le prix de thèse sur la ville	3
Le jury 2013	5
Les thèses lauréates en 2013	7
Les six thèses nominées au premier tour	21



Le Prix de thèse sur la ville

Organisé par le PUCA, l'APERAU INTERNATIONALE, la FNAU, avec l'appui du CERTU, le Prix de thèse sur la ville a pour objet de récompenser les meilleures thèses de doctorat soutenues en France ou à l'étranger, rédigées en langue française, et traitant de la ville avec :

- une ouverture interdisciplinaire ;
- une dimension spatiale sensible dans la façon de traiter les thèmes abordés ;
- une approche théorique et critique d'une part, concrète ou opérationnelle d'autre part, ces deux dimensions s'enrichissant l'une l'autre ;
- une réflexion sur l'action et (ou) vers l'action ;
- une dimension personnelle et innovante dans la démarche ;
- un cadre de référence international.

Créé en 2006, ce prix a pour but d'encourager les chercheurs à engager des doctorats sur la ville dans ses différentes dimensions et d'inciter les professeurs et les centres de recherche à les soutenir dans cette orientation. Les prix sont décernés par un jury constitué d'universitaires émérites et de praticiens réputés :

Président : Claude LACOUR,

Membres : Fabienne ABECASSIS, Martine BERGER, Pierre BERNARD, Annie BORZEIX, Jean-Paul CARRIERE, Henri COING, Nicole COMMERÇON, Rémi DORMOIS, Winnie FROHN, Brigitte GUIGOU, Armel HUET, Claire LANLY, Marie-Flore MATTEI, Sylvain PETITET, Marie-Claire ROBIC, Christian VANDERMOTTEN, Bernard WEIL.



Prix

Le Grand Prix est honoré d'une récompense de 3 000 euros.
Les prix spéciaux sont honorés chacun d'une récompense de 1 000 euros.

Plan urbanisme construction architecture [<http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/>]

Association pour la promotion de l'enseignement et de la recherche en aménagement et urbanisme [<http://aperau.org/>]

Fédération nationale des agences d'urbanisme [<http://www.fnau.org>]

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques [www.certu.fr]



Démarches

Peuvent concourir au prix, les auteurs des thèses soutenues entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année précédant la remise des prix, qui répondent aux objectifs définis par le règlement du prix.

Pour concourir, les candidats doivent remplir un questionnaire et déposer les documents suivants sur le site www.chantier.net/these :

- le texte complet de leur thèse avec la date de soutenance et la liste des membres du jury avec leur fonction dans le jury ;
- l'introduction et la conclusion de la thèse paginées, identifiées (en haut ou bas de page : titre de la thèse, nom, prénom du docteur, année) à part ;
- d'une manière autonome, un résumé paginé de 20 000 caractères au plus (espaces, ponctuations compris), portant sur la problématique, la méthodologie et les principaux résultats identifiés (en haut ou bas de page : résumé-titre de la thèse, nom, prénom du docteur, année) ; y sera associée la liste des mots clefs retenus pour la thèse ;
- un CV avec une adresse personnelle (si possible) e-mail valide ;
- le titre de tous les fichiers avec le nom du docteur et la nature du document (Cf. : DUPONT Nicole - CV).

Seules les versions papier de la thèse sont à adresser à :

Prix de thèse sur la ville – Patrice AUBERTEL

DGALN-PUCA

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE

ET DE L'ENERGIE

Grande Arche Paroi sud

92055 PARIS LA DEFENSE

Le règlement du Prix de thèse sur la ville est consultable sur les sites internet de l'APERAU, du CERTU, de la FNAU et du PUCA.

Renseignements auprès du PUCA :

Patrice.Aubertel@developpement-durable.gouv.fr



Le jury du Prix de thèse sur la ville 2013

Le jury du Prix de thèse sur la ville 2013 a délibéré le 1^{er} juillet 2013 et a désigné parmi les 45 candidats au Prix :

Pour le Grand Prix :

Rodrigo Andres CATTANEO PINEDA pour sa thèse de doctorat en Géographie

« **La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logement à Santiago du Chili** », thèse soutenue à l'Université de Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, sous la direction de Marie-France Prévôt-Schapira

Pour le Prix Spécial :

Fanny GERBEAUD pour sa thèse de doctorat en Sociologie

« **L'habitat spontané : une architecture adaptée pour le développement des métropoles. Le cas de Bangkok (Thaïlande)** », thèse soutenue à l'Université de Victor-Segalen-Bordeaux 2 sous la direction de Guy Tapie

La remise des Prix de thèse sur la ville 2013

Les deux prix de thèse sur la ville ont été remis à l'occasion de la 34^{ème} rencontre nationale de la FNAU à Amiens du 11 au 13 septembre, au cours d'une cérémonie qui s'est tenue au Musée de Picardie le 12 septembre, par Gilles Demailly, président d'Amiens métropole et maire d'Amiens, en présence de Brigitte Bariol-Mathais, déléguée générale de la FNAU, de Laurent Coudroye de Lille membre du bureau de l'APERAU, délégué par la direction de l'Institut d'Urbanisme de Paris et de Patrice Aubertel, du PUCA.

Les prix ont été attribués en mémoire de Pierre Bernard (1951- 2013), membre pour la seconde année de ce jury.



Grand Prix 2013 :
Rodrigo Andres Cattaneo Pineda



Prix Spécial 2013 :
Fanny Gerbeaud



Les thèses des lauréats 2013

Grand Prix : Rodrigo Andres Cattaneo Pineda

Prix Spécial : Fanny Gerbeaud

La fabrique de la ville : promoteurs immobiliers et financiarisation de la filière du logement à Santiago du Chili

Soutenance : 7 décembre 2012

Directrice de thèse : Marie-France Prévôt-Schapira, professeur à l'Université Paris 8

Mots-clés: Géographie urbaine : Chili : Santiago (Chili) ; Promotion immobilière : Chili : Santiago (Chili); Logement : Aspect économique : Chili ; Politique du logement : Chili ; Sol, Utilisation Urbaine du : Chili

Problématique générale : Santiago du Chili, laboratoire urbain de la libéralisation et de la financiarisation

La géographie urbaine et économique est un champ contesté, riche en débats contradictoires et en modèles explicatifs concurrents. Il n'en reste pas moins que la contribution de la géographie radicale anglo-saxonne, imprégnée d'un marxisme pluriel et hétérodoxe, est un point de référence incontournable. La « ville globale » de Sassen (1991), les « espace du néo-libéralisme » de Neil Brenner (2002) ou le « nouvel ordre spatial » de Peter Marcuse (2002) envisagent la métropolisation comme un processus de transformation de l'espace, inséré dans les rapports de production d'un capitalisme en cours de mondialisation. Ils ont ainsi entériné le postulat d'un lien structurel entre transformation économique et urbaine. Ces hypothèses ont trouvé une descendance en France dans les recherches sur les « capitalismes urbains » de l'équipe Ville de l'Institut de Sciences Politiques de Paris (Dominique Lorrain, Frédéric Gilli et Patrick Le Galès) et dans une série de mémoires plus récents sur le nouveau régime « financier » de production de la ville (Pollard, 2009 ; Halbert et David, 2010).

Ces travaux fournissent une solide charpente théorique afin d'expliquer le pourquoi des transformations contemporaines de l'objet spatial ville. On manque néanmoins d'études précises sur le comment de ces changements et sur les formes concrètes d'articulation entre économie et espace. La précocité des réformes structurelles a fait de Santiago un véritable « laboratoire » (Velut, 2006) pour l'étude des impacts urbains de la libéralisation. La mise en place d'un système de retraites par capitalisation individuelle en 1980 a doté le Chili d'un secteur financier puissant et bien organisé, contrôlant aujourd'hui des actifs équivalents à 90% du PIB national. Ceci a été le point de départ d'un véritable mouvement de restructuration de l'économie métropolitaine. La demande de placements financiers « sûrs »



par les investisseurs institutionnels et le développement en parallèle d'un système bancaire solide et internationalisé ont rapidement consolidé un marché secondaire pour la dette hypothécaire, et ont donc contribué à un accroissement considérable de la demande solvable. L'accès simplifié au crédit et la générosité du système d'aides à l'accession à la propriété ont encouragé la croissance de l'activité du secteur immobilier durant toute cette période. Toutefois, au cours des années 1990, les gestionnaires de ces fonds ont découvert dans la production de l'urbain (construction et gestion des équipements citadins, développement d'espaces commerciaux, promotion de nouveaux centres d'affaires) une autre alternative pour la valorisation de leurs ressources. Dès lors, on peut s'interroger sur la dimension métropolitaine de ces stratégies d'investissement inédites, et poser la question des retombées spatiales de cette financiarisation, en amont et en aval, de la production urbaine. Pour analyser les rapports problématiques entre capital et territoire, cette thèse privilégie l'entrée par les acteurs, en étudiant les stratégies de ceux qui détiennent le capital, et s'intéresse surtout à la filière du logement du fait de l'importance de son emprise spatiale.

Deux figures retiennent particulièrement l'attention à Santiago. En amont, le marché des capitaux joue un rôle désormais incontournable pour le financement de la filière immobilière, y compris de son volet résidentiel. Les bailleurs de fonds sont donc la première catégorie d'acteurs étudiée par cette thèse. Une bourse locale sophistiquée a ouvert de nouveaux canaux de financement pour les grands groupes du bâtiment : bons sécurisés, bons d'entreprises, offres publiques d'actions. En créolisant l'expérience nord-américaine des real estate investments trusts américains, elle a essaimé une myriade de nouveaux projets et a contribué à l'émergence d'une nouvelle couche de promoteurs étroitement associés au monde financier. Les fonds d'investissement immobilier, cotés en bourse et possédés en grande partie par des « petits porteurs », participent au financement de 15 à 20% de la production totale de logements de la capitale chilienne. Les conséquences ont été nombreuses pour la filière. Elles se mesurent d'abord en termes quantitatifs, par la frénésie des mises en chantier durant les périodes de « boom » et par le mouvement de concentration capitaliste des plus grands acteurs du bâtiment.

En effet, une deuxième catégorie d'acteurs est indissociable de ce premier groupe. Les promoteurs immobiliers possèdent des compétences et un savoir sur l'espace indispensable à l'enracinement métropolitain des stratégies d'investissement des agents financiers. Le rôle des promoteurs dans la production urbaine est bien documenté, même si les études récentes sur ce sujet sont devenues plus rares. Dans le cas chilien, la figure du promoteur est centrale. Elle émerge comme une des grandes gagnantes de la libéralisation autoritaire du marché foncier et immobilier de la capitale. Leur trajectoire prend ainsi un caractère exemplaire. La promotion reste un secteur très fragmenté, mais dans l'espace de quelques années, les acteurs les mieux reliés au marché des capitaux financiers ont réussi à s'emparer d'un pourcentage considérable (autour de 25%) du marché métropolitain. Toutefois, cette dépendance suppose aussi l'acceptation de nouveaux impératifs. Ces exigences varient en fonction de la structure de propriété du bailleur de fonds. Certains gestionnaires, tournés vers la satisfaction de la demande des compagnies d'assurances-vie pour des produits aux retours étalés dans le temps, favorisent toujours l'investissement dans des terrains périphériques, pariant sur des plus-values foncières à venir, et le développement de mégaprojets sur 15 à 20 ans. Mais pour l'essentiel, la revendication par « le marché » d'une accélération du cycle de rotation du capital et de risques mitigés a encouragé une diversification des mises en chantier, et ce en plusieurs étapes. A l'origine spécialistes d'un ou deux sous-marchés métropolitains, les plus grands promoteurs sont



partis à la conquête de l'ensemble de la métropole, puis des régions, et commencent maintenant leur internationalisation (Pérou principalement).

Cette analyse de la filière de production du logement suppose de se confronter à la question de la territorialisation du capital. Tant la tour d'appartements du centre-historique, construite par des fonds cotés en bourse, que le programme pavillonnaire périphérique, financé par un investisseur institutionnel, sont des manifestations de la « financiarisation » de la filière du logement. Pourtant, les agents, les lieux et les formes architecturales résultantes diffèrent à chaque fois. Il apparaît donc nécessaire de « situer » -tant spatialement que socialement- le phénomène de la financiarisation. La question de la territorialisation du capital est ainsi au cœur de cette thèse. En s'enracinant dans un lieu précis, le « capital » doit négocier et s'adapter à des territoires fruits d'une longue sédimentation historique, agités par des dynamiques anciennes et des interactions parfois fortuites, ainsi que façonnés par d'autres catégories d'acteurs. Plusieurs agencements d'acteurs ont ainsi été identifiés dans la métropole. Leur description occupe la dernière partie de cette thèse. L'étude de la territorialisation du « capital » invite à la prudence vis-à-vis des discours généraux sur la ville, et incite à travailler plutôt sur la diversité des systèmes locaux de production qui la composent.

Méthodologie : Construire une cartographie des acteurs et des placements financiers

Cette thèse s'intéresse aux conséquences spatiales des stratégies d'investissement des acteurs économiques. Si personne ne nie l'importance de ces agents, ils ont été généralement moins étudiés que les décisionnaires publics par la discipline géographique, et c'est là un des principaux apports de ce travail. Les motifs de cette lacune sont bien connus. La difficulté de l'accès aux sources primaires (privées, parfois payantes, souvent détruites par des acteurs ne s'embarrassant pas d'archives historiques) et la réticence des agents privés à se prêter au jeu de l'entretien obligent le chercheur à procéder à des bricolages plus ou moins habiles afin de contourner le mur de silence qu'enveloppe l'activité financière et immobilière.

Pourtant, malgré sa discrétion, cette industrie a aussi besoin de communiquer pour écouler ses produits et attirer les capitaux. Parce que dépendantes du marché, ces sociétés produisent ainsi des discours destinés à informer et à séduire. Cet ensemble de documents hétéroclites (annonces publicitaires, communiqués de presse, articles de revues financières) a servi à dresser un tableau de cette industrie, et a offert des pistes pour comprendre les stratégies des agents financiers. Le nombre même des acteurs intervenant dans la filière du logement rend difficile la quantification de cette activité et la levée cartographique de l'offre immobilière, d'autant plus que chaque année, les mises en chantier se comptent par centaines. Désormais, des sociétés privées proposent des services de veille du secteur immobilier. L'agence d'études Collect, du groupe Adimark Gfk, s'est ainsi dotée d'une équipe de plusieurs dizaines de personnes pour répondre à ce besoin d'informations, ressenti par les promoteurs et les investisseurs eux-mêmes. Le caractère payant de ces rapports et l'impossibilité d'exercer un contrôle sur les conditions de collecte des données d'informations, ressenti par les promoteurs et les investisseurs eux-mêmes.



Le caractère payant de ces rapports et l'impossibilité d'exercer un contrôle sur les conditions de collecte des données interdisent néanmoins l'utilisation systématique de cette source. En revanche, la multiplication des plateformes commerciales en ligne¹, nourries par les sociétés de promotion immobilière elles-mêmes, ouvre de nouvelles opportunités pour les chercheurs indépendants et permet de contourner cet obstacle. Outre ces discours produits à l'intention des acheteurs potentiels, les sociétés de promotion doivent aussi cajoler leurs bailleurs de fonds et attirer de nouveaux investisseurs. Promoteurs et gestionnaires de fonds interviennent donc régulièrement dans la presse économique pour expliquer et justifier leurs arbitrages, et pour dévoiler les plans de développement de leurs entreprises. Même s'il s'agit d'un discours partial et savamment calibré, les échos de la presse spécialisée sont une source féconde pour le suivi de l'activité de ces agents économiques.

Toutefois, ces sources indirectes ne sauraient suffire pour la réussite du projet scientifique de cette thèse. La dissection des formes concrètes d'articulation entre sphère financière et morphologie urbaine, ainsi que l'appréhension de la conduite stratégique des agents productifs, nécessitent d'accéder à des sources primaires, c'est-à-dire aux acteurs et aux entreprises elles-mêmes. Paradoxalement, la « financiarisation » a rendu cette tâche plus aisée. L'obligation d'information pesant sur les sociétés échangeant des titres sur le marché ouvert a autorisé l'établissement d'un corpus de mémoires annuels de gestion et de rapports trimestriels de résultats pour les sociétés inscrites à la Bourse de Santiago, lequel a été enrichi par les rapports d'agences de notation. L'exploitation intensive de cette source inédite m'a permis d'étudier précisément la structure de propriété, l'organisation et le fonctionnement des sociétés d'investissement financier et des groupes de promotion immobilière. L'extraction des données sur les actifs acquis par les fonds d'investissement immobilier chiliens m'a permis de pousser l'analyse plus loin. Leurs mémoires de gestion m'ont servi à constituer une base de données géoréférencées de leurs investissements, incluant des informations tant sur les caractéristiques physiques de ces programmes immobiliers (localisation, nombre de logements, taille moyenne, prestations offertes) que sur les performances économiques des placements (sommes engagées, rentabilité). Cette base de données a été l'objet par la suite d'un traitement cartographique poussé (chapitre IX notamment).

L'analyse de l'intentionnalité des acteurs économiques a été le plus grand défi de cette thèse. L'accès à des interlocuteurs du monde entrepreneurial a pris plusieurs années, et l'exploitation de ces entretiens s'est révélée problématique. Il convient de rappeler que les promoteurs immobiliers sont rompus à l'art de la négociation. Leur discours prend ainsi souvent la forme d'une plaidoirie pour justifier leur activité, insistant toujours sur la chute de leurs marges, sur l'augmentation des prix du sol et sur l'importance des retombées économiques de l'industrie du logement. Ces faits sont, sinon avérés, du moins plausibles. Mais l'insistance sur ces thèmes fait aussi partie d'une stratégie de communication vis-à-vis du public et du marché, dont il ne faut pas être dupe.

1 www.zonainmobiliaria.com du groupe de presse Publimetro, www.elinmobiliario.cl de la Chambre Chilienne de la Construction ou www.portalinmobiliario.com.



Ces entretiens ont toutefois servi à déterminer les critères qui entrent en ligne de compte dans la réalisation d'un projet immobilier : la rentabilité, très largement déterminée par l'exploitation d'« opportunités foncières » ; le risque, maîtrisé par une stratégie de diversification des placements à l'échelle de la métropole, et enfin, la vitesse de rotation du capital, fonction de ventes et des segments de marché ciblé. Ma thèse se structure ainsi en trois grandes parties. Dans un premier moment, elle cherche à valider l'hypothèse initiale de la financiarisation de la filière du logement. Puis, elle étudie les grilles d'interprétation et les instruments mobilisés par ces acteurs pour évaluer l'espace métropolitain et pour décider de la localisation de leurs placements. Enfin, la troisième partie s'intéresse à la déclinaison spatiale de ces stratégies d'investissement et aux interactions avec les autres acteurs présents sur le territoire.

Résultats : De la question de la financiarisation à l'analyse de systèmes localisés de production urbaine

Cette thèse cherche donc à alimenter le débat contemporain sur la métropolisation, en examinant la clé d'interprétation de la « financiarisation » et en réactivant la discussion sur la figure du promoteur immobilier. Au terme de ce travail, un certain nombre de résultats me paraît digne d'intérêt.

On peut noter d'emblée que l'hypothèse de la « financiarisation » de la filière du logement se confirme. La crise dans laquelle nous nous débattons a fait passer le terme de « financiarisation » dans le langage courant. Pourtant, on possède peu d'études illustrant ce mouvement de subordination du capital et des compétences « industrielles » au capital financier. Les chapitres II et III décrivent ainsi la double financiarisation de l'industrie du logement : en aval, par le rachat de la dette hypothécaire par des investisseurs institutionnels; en amont, par la diversification des sources de financement des sociétés de promotion. Toutefois, cette thèse ne fait pas de la financiarisation la clef de voûte d'une explication systématique du changement métropolitain. La financiarisation refaçonne la ville, mais elle se greffe sur des logiques préexistantes, elle est médiatisée par des opérateurs spécialisés et se frotte à des dynamiques et des acteurs concurrents. Faire la part entre les nouveaux aspects de la « financiarisation » et « lo que sigue existiendo », pour reprendre l'expression du chercheur chilien Carlos de Mattos, est un des principaux défis que la recherche urbaine doit affronter.

A l'échelle de Santiago, on peut ainsi identifier deux systèmes localisés de production urbaine, en fonction des relations établies entre investisseurs financiers, promoteurs et autorités publiques ainsi que du degré de consolidation du marché foncier et immobilier.

Dans les marges distantes de Santiago, les acteurs financiers restent discrets. Les compagnies d'assurances sont devenues des intermédiaires fonciers de première importance. En achetant les terrains des futurs mégaprojets immobiliers de la périphérie lointaine, ces investisseurs ont levé le principal obstacle à la réalisation de ces programmes. L'immobilisation de capitaux importants durant 15 à 20 ans dans le foncier menaçait l'équilibre financier de ces opérations et la liquidité de leurs animateurs. Les investisseurs institutionnels ont résolu ce problème en adaptant la formule du « sale and lease back » au domaine du développement immobilier, avec des contrats prévoyant la rétrocession d'une partie des terrains achetés à la fin de chaque échéance annuelle.

Nonobstant l'intérêt de ce dispositif, le rôle des agents financiers est modeste. Dans ce secteur, le fonctionnement du marché foncier reste dominé par des temporalités politiques.



La structure de la propriété des périphéries de Santiago apparaît dominée par une oligarchie terrienne aux origines diverses : anciens exploitants agricoles valorisant directement le patrimoine familial (familles de la « vigne » notamment : Cousiño à Peñalolén, Bouchon à Colina, Rabat à Lo Barnechea), entrepreneurs industriels possédant de vastes étendues de terrains à recycler (groupe Cruzat à Pudahuel, groupe ENDESA, groupe Harseim à Colina), promoteurs immobiliers ayant constitué des réserves de sol durant la décennie antérieure. Depuis le début des années 1990, l'élargissement des aires urbanisables à Santiago a été l'enjeu de longues tractations avec les autorités publiques. L'hypothèse des coalitions de croissance (Logan et Molotch, 1987) a été particulièrement utile pour leur description. Les objectifs des autorités publiques (l'élargissement de l'assiette de la taxe foncière au niveau local, satisfaire la demande de logement –mot d'ordre toujours mobilisateur au Chili- pour les autorités ministérielles) ont convergé avec les intérêts de ces groupes. Cela dit, le secteur public a introduit pour la première fois des instruments de maîtrise de cette croissance, et de récupération partielle des plus-values d'urbanisation : contributions d'urbanisme (destinées surtout à la voirie), « zonage incitatif » et « urbanisation selon des conditions ». Des réformes successives (1997, 2003, 2009-...) ont d'ailleurs produit des dissensions au sein des promoteurs. Les acteurs de plus petite taille ont estimé que celles-ci portaient atteinte à leur droit de propriété. Les grands propriétaires/développeurs périphériques ont en revanche fait le choix de la négociation. Depuis, la périphérie de Santiago est dominée par les mégaprojets portés par cette mince couche d'opérateurs.

Dans le marché mieux consolidé de la « ville dense », les acteurs financiers occupent une place bien plus importante. La fragmentation de la propriété du sol, la plus grande brièveté du cycle de rotation du capital et le pari d'une orientation précoce vers les classes moyennes « émergentes » ont agi de concert pour faire de ces espaces, et surtout du centre-ville, la principale destination des capitaux financiers. Pratiquement la moitié des unités mises en chantier après un financement de Fonds de Développement Immobilier l'a été dans la commune centrale de Santiago. Cette financiarisation du centre-ville a eu deux conséquences dignes d'être mentionnées. Aguichés par les promesses d'un marché de masse en expansion, les gestionnaires de fonds ont été nombreux à investir dans les quartiers centraux « historiques ». Ils ont été d'autant plus nombreux que les comportements mimétiques propres aux marchés financiers (André Orléan, 1999) entraînent souvent de véritables « effets de mode ». La crise des subprimes aux Etats-Unis a provoqué un resserrement de l'offre de prêts pour le logement au Chili, et a rendu la population plus précautionneuse. La chute de la demande a révélé l'accumulation progressive des stocks des invendus dans le centre-historique durant cette décennie. On retrouve ici un phénomène similaire à celui des bulles spéculatives. Cependant, dès 2009, le secteur immobilier a trouvé, grâce à ces mêmes partenaires, un moyen pour écouler le stock d'invendus. Il a notamment mis à profit l'appartenance de ces sociétés de promotion à des holdings plus vastes et les partenariats avec des investisseurs provenant du monde de la grande distribution, dont il a importé les pratiques commerciales. Les ventes nocturnes, les soldes groupées, les offres couplées avec des voitures ou des bons d'achats de centres commerciaux se sont ainsi multipliées. Cette véritable « retailisation » de l'immobilier témoigne de l'importance acquise par le secteur de la grande distribution au sein de Santiago.

L'habitat spontané : une architecture adaptée pour le développement des métropoles ? Le cas de Bangkok (Thaïlande)

Soutenance : 4 décembre 2012

Directeur de thèse : Guy Tapie, professeur à l'Ecole d'Architecture de Bordeaux

Mots-clés : architecture, urbanisme, habitat spontané, développement métropolitain, bidonville, Bangkok, patrimoine, fabrication urbaine, processus participatif, politique du logement, institutionnalisation.

Cette recherche part du constat de la persistance des « bidonville » ou de ce que nous appelons ici « habitat spontané ». Ce phénomène global, majoritairement prégnant dans les métropoles des pays émergents et en développement, s'affirme comme un défi majeur de développement qui illustre les inégalités et une certaine non-maîtrise de l'urbain. La croissance de ces ensembles principalement résidentiels pose des problèmes sanitaires, environnementaux et urbains notamment. Au départ issus du manque de logements abordables, localisés à proximité des emplois ou adaptés aux pratiques et contraintes de populations aux conditions de vie précaires, ils sont souvent denses, exigus et construits par des « non-sachants » dans des espaces impropres à l'habitation. Fréquemment illégal et illégitime, l'habitat spontané apparaît comme un stigmate de la pauvreté associé au secteur informel. Il est aussi assimilé à une forme d'architecture vernaculaire contemporaine (Petropoulou, 2007 ; Fathy, 1970 ; Berenstein Jacques, 2001). En Thaïlande, ces ensembles nommés « communautés denses » s'inscrivent ainsi dans la continuité relative de l'organisation communautaire thaïe traditionnelle. L'espace est la focale de cette recherche qui mobilise des champs disciplinaires tels que la sociologie, l'économie, l'urbanisme, l'histoire et l'architecture. Il est conçu ici comme un révélateur d'enjeux, de pratiques sociales, de représentations mentales, et d'une manière pour les individus de prendre place dans la société. Nous avons donc privilégié cette dimension en définissant l'« habitat spontané » comme une construction incrémentale issue d'un processus d'appropriation spatiale, en lien avec les travaux de Rapoport (1972) et Turner (1979) principalement. Les habitations spontanées découlent des matériaux, du terrain et des moyens disponibles à un instant « t », sans s'attacher, à l'origine, aux règles ou à des modèles architecturaux. Elles sont adaptées en permanence jusqu'à s'assimiler au tissu urbain, d'où l'importance de les considérer dans leur contexte spatial ainsi qu'au travers de leur évolution au fil du temps.

À l'heure actuelle, peu de productions scientifiques abordent l'habitat spontané en rapport avec le site et à une échelle plus vaste que la « communauté dense ». En le présentant détaché de son contexte urbain, voire opposé à la ville régulière, la recherche comme les politiques urbaines feraient même l'objet de dogmes pour Valladares (2006) dans le cas du Brésil. La population des ensembles d'habitat spontané participe pleinement à l'économie métropolitaine comme le montrent Valladares pour Rio de Janeiro et Baffie (1987) pour Bangkok.



Dans cette ville primaire, où l'habitat spontané logeait 19% de ses citoyens en 2003 (Pornchokchai, 2003), de tels ensembles proposent une main d'œuvre de plus en plus qualifiée et des entreprises bon marché, ainsi que des services attractifs pour les Thaïs comme les touristes étrangers. À Bangkok, Baffie (1987), Askew (2002) et Pornchokchai (1992, 2003) ont démontré que la dichotomie ville-habitat spontané communément admise ne se vérifie pas sur les plans humains et économiques notamment, ni sur le plan spatial comme nos résultats le montrent. Nous avons choisi d'analyser cette production dans l'espace métropolitain dans la mesure où il concentre les richesses et les populations (Ascher, 2010), il exacerbe les enjeux et représente un contexte favorable « où de nouvelles revendications, de la part des puissants comme des défavorisés, peuvent se matérialiser » (Sassen, 2004). Les métropoles attirent ainsi les plus pauvres, mais se doivent d'illustrer leur niveau de développement face à la concurrence et aux influences internationales. Elles doivent rester réactives et incarner un ordre, une bonne gouvernance au regard du développement durable, du droit à la ville, ou de la participation, pour rester compétitive. L'habitat spontané est dans ce cadre un perturbateur, mais aussi une opportunité de se distinguer positivement pour les métropoles qui parviennent à en renverser les carences. En outre, il interroge profondément les modalités de production de la ville tant en raison de sa persistance que par sa capacité à mieux répondre à certains besoins que l'espace planifié ou conçu par les professionnels de l'espace. La thèse vise donc à caractériser d'une part le lien entre l'habitat spontané et la ville, et d'autre part à savoir dans quelle mesure ce peut être une production adaptée pour le développement urbain. Au regard de nos analyses exploratoires, nous avons formé l'hypothèse que (1) l'habitat spontané fait partie intrinsèque de la formation et du développement de la capitale thaïe ; (2) par ses configurations spatiales et son mode de production, il apporte une plus-value dans la métropole ; (3) qu'il interroge les façons de faire la ville et permet éventuellement de les renouveler.

Méthodologie

L'espace, la temporalité et l'échelle d'analyse guident la méthodologie adoptée pour répondre à nos hypothèses. Nos recherches à Bangkok, puis dans plusieurs villes brésiliennes aux enjeux comparables, démontrent les interactions fortes et les influences mutuelles entre tissu urbain planifié et habitat spontané. Partout les décalages s'estompent avec l'évolution naturelle des ensembles spontanés, la stabilisation des foyers précaires et avec la régularisation des logements (le véritable accélérateur de cette stabilisation). Les dynamiques métropolitaines sont le moteur des transformations de l'habitat spontané qui, par sa flexibilité et son évolution rapide, motive l'adaptation des politiques et projets urbains. Nous avons donc opté pour une approche processuelle de l'habitat spontané à Bangkok qui retranscrit de telles dynamiques : une étude de l'habitat spontané dans le temps et à trois échelles différentes, sur quatre ans. L'habitat spontané apparaît et se développe dans la capitale sous quatre configurations principales que nous avons nommées « contexte d'émergence ». Par « contexte d'émergence » nous désignons le cadre juridique, les politiques urbaines, les représentations mentales qui préexistent à l'apparition de l'habitat spontané. Ce contexte est influencé et transformé par la consolidation de l'habitat spontané, donnant naissance à des configurations spatiales, à des revendications et à une évolution des représentations. L'intérêt de cette méthodologie inspirée par les cas brésilien et thaïlandais, est sa transversalité : elle peut servir de base à des études ultérieures sur d'autres métropoles et peut mener à une analyse comparative internationale.



A Bangkok, nous avons nommé les configurations d'habitat spontané en fonction de leur relation à la métropole et du mode de fabrication courant de la ville : le spontané « ancien », le spontané « pur » et le spontané « greffé ». La première configuration s'attache aux constructions datant des origines de l'urbanisation de la capitale thaïe. La deuxième correspond à des ensembles qui n'ont pas ou peu fait l'objet de transformations de la part des autorités ou d'ONG. Dans la dernière configuration, les pratiques spontanées sont greffées par les anciens bidonvillois relogés par la NHA – qui supervise les logements sociaux à l'échelle nationale – sur les immeubles de logements sociaux datant des années 1960-70. Ces trois configurations sont entièrement issues de pratiques spontanées et font, chacune, l'objet d'un chapitre en partie 2 de la thèse. Une dernière configuration est étudiée dans la partie 3 sous le nom d'habitat spontané « institutionnalisé ». C'est en fait la reconstruction et la normalisation d'anciens ensembles spontanés « purs » ou « anciens », orchestrée par les résidents et des intervenants extérieurs (l'État ou des institutions publiques, des ONG). Il s'agit donc d'une configuration hybride issue d'une planification. Chaque contexte d'émergence a fait l'objet d'une analyse spatiale et graphique au travers d'études de cas à l'échelle de l'habitat, du secteur puis de la métropole. Ces trois échelles mettent en évidence l'appropriation de l'habitat spontané, sa relation avec les environs immédiats et les enjeux inhérents à chaque contexte d'émergence à un niveau plus global. De nombreuses cartes, des schémas et photographies retravaillées, décrivent les phénomènes observés, les évolutions spatiales et les interactions entre l'habitat spontané et la métropole. Il s'agit de véritables outils d'analyse et de démonstration, plus que d'illustrations, mettant en perspective l'action alternative des résidents sur l'espace métropolitain. Ces documents fixent par ailleurs un état de l'habitat spontané qui pourra alimenter les futures recherches. En parallèle de cette analyse spatiale, nous avons mené 61 entretiens semi-directifs auprès de trois cibles majeures – les habitants d'ensembles spontanés, les acteurs institutionnels (services urbains, experts), les acteurs praticiens (architectes, urbanistes) – ainsi qu'avec des enseignants-chercheurs et des partisans de l'habitat spontané comme des acteurs institutionnels. Ces données qualitatives permettent de saisir les positions des acteurs face au phénomène étudié, les changements sociétaux et d'image au regard de la consolidation des ensembles spontanés. Ils expriment combien l'habitat spontané influence les orientations et actions de développement urbain dans la capitale aujourd'hui.

L'habitat spontané : un outil de développement

L'histoire de Bangkok révèle que l'habitat spontané est indissociable de la métropole à plusieurs titres. Il préexiste à la fondation de la capitale en 1782, sous forme d'habitat populaire temporaire qui ne faisait alors l'objet d'aucun enregistrement. L'adoption généralisée de la planification et des titres de propriété mi-19^e siècle ont peu à peu laissé à la marge une partie de la population (Baffie, 1992). Le rapport des constructions spontanées avec le climat, la culture et le territoire thaïlandais, ensuite, s'exprime toujours dans l'architecture. L'emploi du bois, de détails constructifs favorisant la ventilation et l'éclairage naturels, ainsi qu'une partition légère des espaces héritée de l'habitat intergénérationnel, sont exemplaires de l'efficacité et de l'adaptation au site de ces logements face aux défis environnementaux actuels. Ces similarités avec l'habitat vernaculaire sont néanmoins guidées par le manque de moyens plus qu'en référence claire à l'habitat traditionnel thaï. Au niveau urbain, les ensembles d'habitat spontané essaimés sur toute l'agglomération sont très présents dans la fabrique urbaine, viabilisant parfois des espaces résiduels mais stratégiques ou soumis à une forte pression foncière. En réponse à



notre première hypothèse, l'habitat spontané ne peut être opposé à la planification ou à une « ville régulière » alors qu'il participe à réguler l'offre résidentielle. Les trois configurations étudiées en partie 2 de la thèse témoignent à différents degrés de l'assimilation de l'habitat spontané et confirment ses atouts pour le développement métropolitain.

La configuration de l'habitat spontané « ancien » pose ainsi la question de l'attractivité touristique, de la définition de ce qui fait patrimoine et du modèle de ville souhaité pour la ville globale. L'ensemble de Pom Mahakan investigué, en plein cœur historique et renfermant des habitations vernaculaires rares, un artisanat et des traditions typiques du district de Rattanakosin, cristallise le conflit désormais international entre l'Administration Métropolitaine de Bangkok (BMA) et les résidents aidés par des partisans à valeur d'expert (enseignants d'Harvard, UN-Habitat, universitaires). Historique mais illégal, l'ensemble spontané « ancien » doit céder la place au plan de conservation et de renouvellement urbain du district pour la BMA, puisque perçu comme une entrave à la fréquentation touristique visée. Dans un contexte de regain d'intérêt pour les anciennes communautés, aujourd'hui paupérisées, les résidents tentent néanmoins de régulariser leur statut en plaçant la reconnaissance de l'ensemble au titre de patrimoine populaire. L'espace trahit alors des représentations mentales opposées, une vision polémique du « patrimoine » d'ailleurs instrumentalisé par les résidents, mais aussi les procédés peu démocratiques employés par la BMA. Il est transformé au fil du conflit pour tantôt correspondre aux attentes des autorités, tantôt faire valoir la légitimité des résidents-gestionnaires du site. Au-delà, Pom Mahakan apparaît comme un patrimoine à la qualité architecturale indéniable, mais surtout approprié et vécu au quotidien par des citoyens acteurs de la patrimonialisation et du développement métropolitain. Une implication des habitants qui tend à se développer en Thaïlande autour de la rénovation du bâti ancien (Pimonsathean, 2007), mais aussi dans les autres configurations étudiées.

Dans le cas de l'habitat spontané « pur », les logements sont illégaux à l'origine. Malgré la précarité foncière et les risques sanitaires et écologiques importants, ces ensembles conçus et consolidés « au fil de l'eau » s'affirment de plus en plus comme une manière de créer du tissu résidentiel et des quartiers à forte urbanité. L'architecture des logements, très adaptable, s'insère dans les interstices urbains ou les délaissés de l'urbanisation réglementée. Le spontané « pur » représente une interface de connexion à l'échelle du secteur capable de lier des quartiers coupés par les infrastructures de transport, un pôle attractif commercial qui se fond progressivement dans son environnement à l'exemple de Sanam Polo. Ces ensembles s'illustrent surtout par leur dynamisme et leur diversité fonctionnelle dans les premières phases de consolidation, alors que les résidents travaillent souvent sur place. Dans le temps on observe la mise à niveau du bâti jusqu'au rattrapage des standards et de l'esthétique de la production résidentielle du marché privé. En parallèle les liens communautaires et au logement évoluent vers des rapports de voisinage empreints d'un individualisme plus prononcé et d'un attachement moindre à l'habitat. L'assimilation de l'habitat « spontané pur » s'exprime aussi par la transformation de son tissu, ainsi que par l'implantation et la distribution similaire des commerces et services de proximité. Certains ensembles deviennent d'ailleurs attractifs aux classes moyennes de par ces transformations, leur localisation aujourd'hui centrale et leurs prestations avantageuses. L'habitat « spontané pur », en plus de confirmer la capacité des non-sachants à concevoir de l'espace urbain adapté à la demande, propose une autre façon de produire la ville, plus lente mais non moins qualitative à long terme. De même, avec l'habitat spontané « greffé », les ajouts dans les logements sociaux mettent en évidence les lacunes de la conception planifiée et constituent une critique involontaire de l'urbanisme moderne.



Les immeubles sociaux construits en masse, proches des grands ensembles français, comportent des appartements standardisés et étroits de 20 à 33 m² indépendamment de la composition du foyer. Pour des raisons d'exiguïté et dans l'objectif de créer un espace dédié à l'activité professionnelle, nombre de résidents ont agrandi leur habitat ou privatisé des espaces extérieurs malgré l'interdiction du gestionnaire. Ces « greffes » apparaissent surtout à l'extérieur sous forme de « sur-balcons » – qui transforment le balcon en pièce supplémentaire – ou d'extensions des logements en rez-de-chaussée. Elles remplissent les vides sous immeubles et s'agglomèrent en bordures de voies, créant un couloir commercial attractif pour l'ensemble des résidents ainsi que pour le quartier. Elles assurent la transition entre les espaces communs et le logement plus privé : ce sont des « sas » d'entrée et de contrôle, des points de sociabilité et d'animation qui pallient le manque d'équipements, de services, et atténuent la rigidité originelle du parc social. Les greffes spontanées proposent la continuité du tissu urbain, complètent le site et le valorisent qualitativement. En cela elles témoignent de la coexistence possible des constructions spontanées et industrielles de masse. La NHA régularise d'ailleurs peu à peu ces greffes moyennant une taxe qui permet, en retour, d'entretenir le parc bâti.

Vers une co-conception spatiale : l'habitat spontané comme base de réflexion

L'habitat spontané agit comme un stimulant de la conception urbaine qui n'est toujours pas reconnu comme valable malgré des évolutions notables tant au niveau organisationnel, processuel, que dans l'image de ces constructions. La perception toujours négative de cette production et des entraves organisationnelles (forte centralisation, gestion bureaucratique, outils d'action inadaptés) expliquent cette situation. On note cependant le développement de programmes « d'institutionnalisation » de l'habitat spontané depuis environ trente ans, la dernière configuration analysée. Cette association de pratiques spatiales spontanées et de la planification aboutit à une production résidentielle conservant des propriétés inhérentes aux ensembles spontanés purs (multifonctionnalité, forte appropriation, préservation du tissu social préexistant) en complément de leur normalisation et de leur régularisation. Les deux projets investigués (le land sharing opéré par la NHA à Manangkasila et le programme Baan Mankong à Bang Bua, supervisé par CODI, autre organisme public majeur) reconnaît les résidents comme des citoyens à part entière ainsi que leur droit à transformer le bâti reconstruit. Maintenus sur place, les résidents coproduisent leur lieu de vie, favorisant l'empowerment comme l'auto-gestion à long terme. En parallèle de tels projets, l'habitat spontané a d'ores-et-déjà transformé le rôle et les représentations mentales chez certains acteurs et experts. De pair avec le changement de paradigme international et l'expérience de terrain accumulée ces dernières décennies, les organismes tels que CODI et la NHA s'essaient à des pratiques bottom-up en débutant par le renforcement des réseaux de communautés denses. De nouveaux outils et instances sont créés pour soutenir la production de logements sociaux au niveau métropolitain face aux lobbies privés et des procédés dits de « démocratie participative » sont mis en place. De manière notable également, l'habitat spontané fait naître de nouvelles spécialités et pratiques de l'architecture et de l'urbanisme dans le monde, dont la Thaïlande se saisit de manière intéressante. Les architectes passent par exemple du rôle de concepteur-pourvoyeur à celui de facilitateur : ce sont les « architectes de communauté » (Tovivich, 2010) dont l'expérience dans les ensembles spontanés inspire de nouveaux processus de projet pour les classes moyennes.



L'habitat spontané stimule donc à plusieurs niveaux le renouvellement des modes de fabrication résidentielle, la réflexivité des acteurs de l'urbain et, enfin, la prise de poids des résidents dans la conception de la ville. L'image de l'habitat spontané et la sensibilisation de la population sont des facteurs-clés pour tirer parti de cette production qui peut devenir, comme à Medellín, une vitrine des bonnes pratiques de développement urbain et inspirer, au-delà, la conception urbaine et architecturale de métropoles françaises par exemple.



**Les six thèses nominées
au premier tour**





Les nominées du premier tour

- Thomas BUHLER :

« Prise en compte de l'habitude dans les déplacements urbains.

Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode. »

Thèse soutenue à l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon,
en Géographie, Aménagement, Urbanisme.

- Lise DEBOUT :

« Gouvernements urbains en régime autoritaire. Le cas de la gestion des déchets ménagers en Egypte. »

Thèse soutenue à l'Université Lumière – Lyon II en Géographie, Aménagement et Urbanisme.

- Tatiana DEBROUX :

« Des artistes en ville. Géographie rétrospective des plasticiens à Bruxelles. »

Thèse soutenue à l'Université Libre de Bruxelles, en Sciences Géographiques.

- Anne LAMBERT :

« Tous propriétaires ! politiques urbaines et parcours d'accédants dans les lotissements périurbains (1970-2010). »

Thèse soutenue à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS),
en Sociologie.

- Hugo LEFEBVRE :

« Géopolitique d'une crise économique : les subprimes et saisies immobilières dans la vallée intérieure de la Californie. »

Thèse soutenue à l'Université Saint Denis Paris VIII, Institut Français de Géopolitique (IMG), en Géographie mention Géopolitique.

- Hélène NESSI :

« Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir en Ile-de-France et à Rome. »

Thèse soutenue à l'Université Paris – Est, en Urbanisme-Aménagement.



**Les résumés des six thèses nominées
au premier tour**



Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains.

Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise

Soutenance : 2012

Directeur de thèse : Jean-Michel Deleuil

Depuis une trentaine d'années en France, les politiques de déplacement visent une réduction de l'usage de l'automobile en ville. Dans le cas de l'agglomération lyonnaise émerge au cours des années 90 une volonté de la collectivité de faire évoluer les comportements modaux qui se traduit par des politiques de déplacement spécifiques. En suivant diverses formulations (report modal, intermodalité, multimodalité) et niveaux de contrainte sur l'usage des modes (incitatif et restrictif), ces politiques modifient les environnements urbains (stationnement, infrastructures, partage de la voirie ...) et s'accompagnent à partir des années 2000 d'une intensification des dispositifs communicationnels et informationnels. Ceux-ci visent à obtenir un changement de pratiques modales de la part des usagers, en véhiculant les avantages et vertus des modes dits « alternatifs ».

A Lyon comme dans de nombreuses villes françaises, ces politiques ne sont pas couronnées du succès espéré. L'adhésion aux dispositifs mis en place n'est pas massive, de sorte que nous constatons de fortes résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement. Que l'usage de la voiture reste prépondérant dans les espaces périurbains et/ou peu denses ne surprend pas, mais la résistance au changement de mode concerne également les communes centrales, denses et « correctement » desservies par les modes alternatifs [Bouzouina et al., 2011 ; Semblat, 2007]. Ce constat établi, nous pouvons nous demander sur quelle base d'hypothèses sur l'usage s'élaborent les politiques de déplacement, dans le cas de l'agglomération lyonnaise ? Plus précisément, sur quelles hypothèses liées au changement de mode s'organisent-elles ?

Formulation des injonctions au changement : l'explicite et l'implicite

Pour arriver à répondre à ces questions introductives, nous avons défini une méthode qui se conçoit dans le cas d'une convergence de diagnostics et d'objectifs entre les différents acteurs de la planification des déplacements urbains sur un même territoire. C'est le cas pour l'agglomération lyonnaise, puisque dans l'ensemble des sept documents de planification urbaine et de planification des transports analysés¹ sur la période 1995-2012,

¹ A savoir le plan de déplacements urbains, le plan modes doux, le plan de protection de l'atmosphère, la directive territoriale d'aménagement, le schéma de cohérence territoriale, le plan climat et l'agenda 21



l'élément de constat principal reste le même, à savoir celui d'un étalement urbain dû à un usage considéré « excessif » de l'automobile et qui conduit à une série d'externalités négatives pour la collectivité que sont les « nuisances » (accidents de la circulation, pollution atmosphérique, bruit routier) (SYTRAL, 2005, p.7). La « logique » d'ensemble de ces politiques de déplacements, dans le volet consacré aux déplacements de personnes, est de rendre possible un changement de pratiques modales des habitants (Grand Lyon, 2009a). C'est ainsi que peut se comprendre notre première hypothèse de travail qui considère la fabrication technique urbaine et sa planification comme consubstantielles d'une projection sur les comportements sociaux.

Certes, ces documents ont été l'objet d'une critique scientifique assez forte, appuyée sur des éléments d'analyse que nous partageons. Pour l'ensemble des Plans de Déplacements Urbains (PDU) français, par exemple, sont mentionnés quatre écueils récurrents, à savoir l'usage de termes trop généraux, l'absence de réelle problématisation, l'accaparement par les bureaux d'études techniques des phases de diagnostics, et surtout une standardisation générale de l'offre technique et conceptuelle (Offner, 2006).

Cela dit, afin de révéler ces différentes hypothèses sur l'usage sous-jacentes à ces documents, nous avons tout d'abord relevé systématiquement les références aux changements de comportement dans le cas des déplacements quotidiens de personnes, pour l'ensemble de ces documents. Ensuite, nous avons procédé à un recoupage des convergences et divergences entre actions et orientations techniques comparables qui mobilisent cette idée de changement de comportement. Cette première phase nous a permis de mettre en évidence qu'à la pluralité des dispositifs techniques et organisationnels préconisés répond, en définitive, un nombre restreint de registres d'action. Cette entrée par les documents de planification, et plus précisément par les préconisations en termes de dispositifs techniques et spatiaux, donne alors une photographie des différentes représentations de l'acteur-usager et de ses « rationalités » face à la question des pratiques modales, et ce pour certains acteurs de l'aménagement urbain et des déplacements (collectivités, autorité organisatrice des transports urbains, services de l'Etat...).

Deux figures principales de l'usager ressortent de cette analyse, et correspondent à autant d'hypothèses « canoniques » véhiculées dans les documents d'urbanisme et de planification des transports sur les pratiques de déplacement en ville. La première figure de l'usager est celle d'un individu qui entretient un rapport instrumental aux différents modes de transports. En d'autres termes, l'acteur-usager choisirait entre plusieurs alternatives qui seraient comparables, et cela en fonction des qualités objectives d'un mode (coût, temps, sécurité, tranquillité, facilité de paiement ...) par rapport aux autres. Cette figure de l'usager est très relayée dans les milieux professionnels des transports (Doyen et al., 2010). La seconde figure met en scène un « acteur axiologique », qui tendrait à agir en fonction de registres de valeurs associés à des pratiques, sur la base non pas de la qualité d'une solution plutôt que d'une autre, mais bel et bien parce que l'action effectuée en tant que telle lui apparaît « bonne », « juste » ou « nécessaire ».

De par cette constatation, nous notons que l'ensemble des politiques de déplacements lyonnaises peut se résumer - conceptuellement - à des injonctions relevant de deux « types ». Tout d'abord les injonctions que nous appelons « implicites » traduisent l'hypothèse d'une rationalité instrumentale prédominante chez l'usager-acteur, à la recherche de l'alternative « optimale » et modifient en conséquence l'environnement urbain au profit des modes « alternatifs » à la voiture (mise en place d'une nouvelle infrastructure de TCSP, extension de la tarification du stationnement, ...).



Les injonctions « explicites », quant à elles, s'adressent à un usager dont la rationalité serait davantage axiologique et s'attachent à le convaincre de changer de pratique par des campagnes de communication destinées à promouvoir des vertus et des valeurs associées aux modes alternatifs.

Nous en concluons que les hypothèses de la rationalité instrumentale et/ou axiologique de l'utilisateur de la voiture présentes dans les documents d'urbanisme ne suffisent pas à couvrir les raisons de la pratique automobile, « résistante » dans le cas de l'agglomération lyonnaise.

En outre, la littérature de la recherche sur les déplacements urbains ne dit guère plus que ces deux hypothèses sur les comportements de mobilité. Que les approches scientifiques du choix modal reposent sur une théorie de la décision ou mobilisent les structures sociales pour expliquer les comportements, elles ne parviennent pas à expliquer et à rendre compte des résistances aux injonctions. Pour contribuer à cette réflexion, nous faisons l'hypothèse que le concept d'habitude peut utilement être convoqué, pour dépasser les dualismes « individu-structure » ou « choix-déterminisme », et permettre une lecture plus phénoménologique des pratiques de déplacements quotidiens. Nous voyons là l'occasion de proposer une meilleure prise en compte de la place du corps, de la répétitivité dans l'analyse des pratiques de déplacements.

L'habitude comme concept pour penser ces résistances

Deux écueils principaux accompagnent généralement l'usage du concept d'habitude : les impensés et la polysémie. En effet, l'habitude, dans sa définition courante renvoie à de petits gestes « insignifiants », « dignes de mépris » et « répétitifs ». Or cette définition ne correspond en rien à l'« habitude des philosophes » [Kaufmann, 2001 ; Héran, 1987] qui s'éloigne du comportementisme impensé dans sa définition courante. On retiendra essentiellement que les habitudes, observées à l'échelle « individuelle » sont constituées de deux pôles, ethos et hexis. Le premier, du côté du social, permet une intériorisation puis une incorporation de dispositions nouvelles issues du corps social, pour arriver à la fixation d'une puissance intériorisée (ou incorporée) qui pourra alors définir des manières d'être d'une personne et des propensions à certaines actions. L'habitude s'appuie sur des schèmes transférables socialement, qui permettent de comprendre la constitution de ce que Jean-Claude Kaufmann (2001) appelle le « patrimoine d'habitudes », lequel peut se léguer au sein d'un groupe social particulier.

L'habitude apparaît alors comme un concept particulièrement intéressant pour sortir la question de la « résistance automobile » des dualismes « individu-structure », « réflexe-conscience » ou encore « choix-déterminisme » dans lesquels la maintient une majeure partie de la littérature. En rupture avec ces dualismes, qui empêchent parfois de penser l'approche des déplacements urbains, le concept d'habitude permet de réaliser une sociologie des déplacements qui réinscrit l'acteur social non seulement dans sa subjectivité propre, mais bel et bien dans une subjectivité « historicisée » (par l'analyse diachronique de l'habitude) et contextualisée dans les habitudes multiples de la vie quotidienne (par l'analyse synchronique des habitudes). Cette démarche conceptuelle ne va pas sans poser d'importants défis méthodologiques.

Méthode : une lecture phénoménologique de l'usage de l'automobile

De nombreux travaux théoriques ont souligné le conformisme des méthodes majoritairement employées dans les travaux de recherche sur les transports en général, dans la géographie des transports en particulier (Røe, 2000 ; Petit, 2002). En effet, depuis la seconde partie du XX^{ème} siècle, si certaines branches de la géographie se sont approchées des méthodes ethnographiques, de la sociologie et de l'anthropologie, voire de



la phénoménologie, la géographie des transports est longtemps restée « le dernier bastion des perspectives fonctionnalistes » et du « règne sans partage des méthodes quantitatives » (Røe, 2000) qualifiées par certains d'« orthodoxes » (Goodwin et al., 1987 ; Røe, 2000). L'homme reste souvent une « boîte noire » [Kaufmann, 2002 ; Boudon, 2002]. Or c'est précisément à ces « boîtes noires » que nous nous intéressons dans ce travail de recherche.

Cela dit l'habitude ne se laisse pas saisir aussi simplement. Souvent, seule une partie de l'iceberg se dévoile, par de petits éléments qui, pour paraître négligeables, en disent long sur le rôle des habitudes dans cette question du « choix modal ». De plus, il n'existe que très peu de repères méthodologiques disciplinaires.

Les déplacements urbains constituent pour cette discipline un cas d'étude très fréquemment mobilisé en psychologie sociale (Verplanken et al., 2008, 1994 ; Verplanken et Aarts, 1999 ; Aarts et al., 1997, 1998). Dans ces approches l'habitude est réduite à sa seule dimension psychique et dans le cas d'une seule activité. Cette définition ne correspond donc pas à celle que nous employons. Cependant deux résultats principaux sont à retenir de ces travaux, à savoir les « interférences » de l'habitude entre les intentions d'une personne et ses comportements, mais aussi entre les normes sociales et ses comportements. Dans les deux cas d'interférence, l'habitude agit comme construit psychologique qui court-circuite la prise d'information extérieur pour renseigner un choix. En cela, elle constitue un potentiel d'opposition aux intentions formulées par la personne elle-même, ainsi qu'aux normes sociales qui iraient à l'encontre des pratiques qu'elle développe. Ces résultats soulignent un double phénomène d'interférence qui apparaît très judicieux lorsqu'on s'intéresse aux résistances aux injonctions au changement de mode à l'échelle individuelle. Cela dit, nous sommes en désaccord avec l'interprétation qui peut en être faite par cette discipline. En effet, celle-ci ne mobilise que l'habitude dans sa dimension psychique alors que les schèmes incorporés peuvent être les premiers à résister aux intentions de la personne, puisqu'il s'agit là de « deux types de savoirs concurrents » (J.-C. Kaufmann, 2001).

Dans notre cas, l'écueil méthodologique principal à éviter était celui de laisser penser aux enquêtés qu'ils devraient se justifier en effectuant une « rationalisation a posteriori ». Ce type de justification est à proscrire dans notre travail de recherche, puisque ces justifications formulées après coup, qui voient l'enquêté garder ce qu'il pense être une « bonne » figure, seraient plus enclines à effacer toute dimension « habituelle » pour mettre en avant les aspects « rationnels », « choisis » et « justifiables » de la moindre action. Quelle que soit la qualité du protocole d'enquête mis en place, l'enquêté aura toujours tendance à vouloir rester cohérent, voire à avancer ce qu'il pense être la « bonne » réponse (Singly, 2005). Et dans l'expérience sociale de la mobilité, les habitudes font partie des éléments qui « dérangent ».

Etant donné l'absence de méthodes permettant de traiter l'habitude hors d'un traitement empirique la reléguant à un seul construit psychologique, et afin d'éviter tous les écueils précédemment formulés, nous avons choisi de développer une méthode ad hoc, qui place l'acteur usager, non pas en situation de justification de choix, mais dans une situation d'« acteur-descripteur » de son propre quotidien. Nous avons ainsi demandé à dix personnes

de décrire chacun de leurs trajets sur une semaine complète, en suivant une grille très simple les invitant à mentionner des informations factuelles pour ensuite aborder leur ressenti dans les déplacements. La constitution de ce corpus nous permet alors de prendre en compte une certaine forme de répétitivité, et de bénéficier d'éléments de description, potentiellement moins sous le joug d'une injonction à la rationalisation.



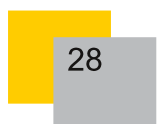
Cette méthode constitue la première partie de l'enquête sur laquelle nous forgeons nos développements et résultats. Elle vient enrichir une seconde partie qui a pour but de tester les hypothèses relatives à l'usage sur un échantillon plus large (127 questionnaires), via une enquête auprès de personnes habitant dans les quartiers denses et bien desservis en TC de Villeurbanne. Cette seconde phase permet alors de re-contextualiser l'habitude au sein des différentes modalités d'action et de perception du quotidien : les choix, les représentations, les déterminations sociales et nous permet de comparer deux groupes d'usagers de la voiture, distingués par ce que nous appellerons la « force » de leur habitude automobile. Nous proposons une approche que nous qualifierons de « phénoménologique », puisqu'elle est centrée avant tout sur les phénomènes observés en tentant de ne pas les ramener à des modèles interprétatifs qui feraient référence à la théorie de la décision, ou aux déterminismes des structures sociales.

Les habitudes en action(s)

Résultat important de ce travail de recherche, l'habitude modale individuelle est un construit qui s'appuie sur trois dimensions principales que sont la dimension psychique, la dimension temporelle et la dimension spatiale [schéma 1, page suivante]. L'analyse de l'habitude modale automobile a permis de mettre en évidence le caractère synchronique des différentes habitudes. En effet, certains types d'activités ne semblent pas être indépendants les uns des autres. Nous l'avons vu avec des habitudes qui pourraient paraître presque insignifiantes au premier abord (écouter de la musique, discuter, etc.) ou avec des activités liées à certains lieux. Les habitudes se renforcent, constituent des assemblages qui deviennent d'autant plus résistants au changement, puisqu'ils dépassent la seule question du mode de déplacement, potentiellement interchangeable, pour constituer l'expérience du quotidien, vécu autour de ce mode de déplacement.

L'architecture tripolaire de ce construit n'est bien évidemment pas spécifique au mode automobile, et pourrait aussi bien s'appliquer au vélo, à la marche à pied, aux transports en commun ou à une utilisation intermodale combinant automobile et transports en commun, par exemple. En suivant cette définition tripolaire, il peut donc être aussi bien des habitudes inter- ou multimodales, comme il est les habitudes modales. L'habitude n'est pas le type de contenu, mais bien la structure que suivent certains comportements, à commencer par les comportements quotidiens.

Pour le cas de l'agglomération lyonnaise, les politiques de déplacement conduites dans la continuité des préceptes de développement durable, qui ont pour but de réduire l'usage de l'automobile en ville, correspondent – nous l'avons vu - à deux formes principales d'injonctions au changement de mode, les unes étant « implicites », les autres « explicites ». La mise en évidence du rôle primordial des habitudes modales dans les comportements de déplacement vient questionner tout projet politique de réduction de l'usage de l'automobile qui prendrait ces deux formes injonctives, et qui prendrait appui sur ces deux hypothèses, à elles seules lacunaires et réductrices, sur l'acteur-usager.



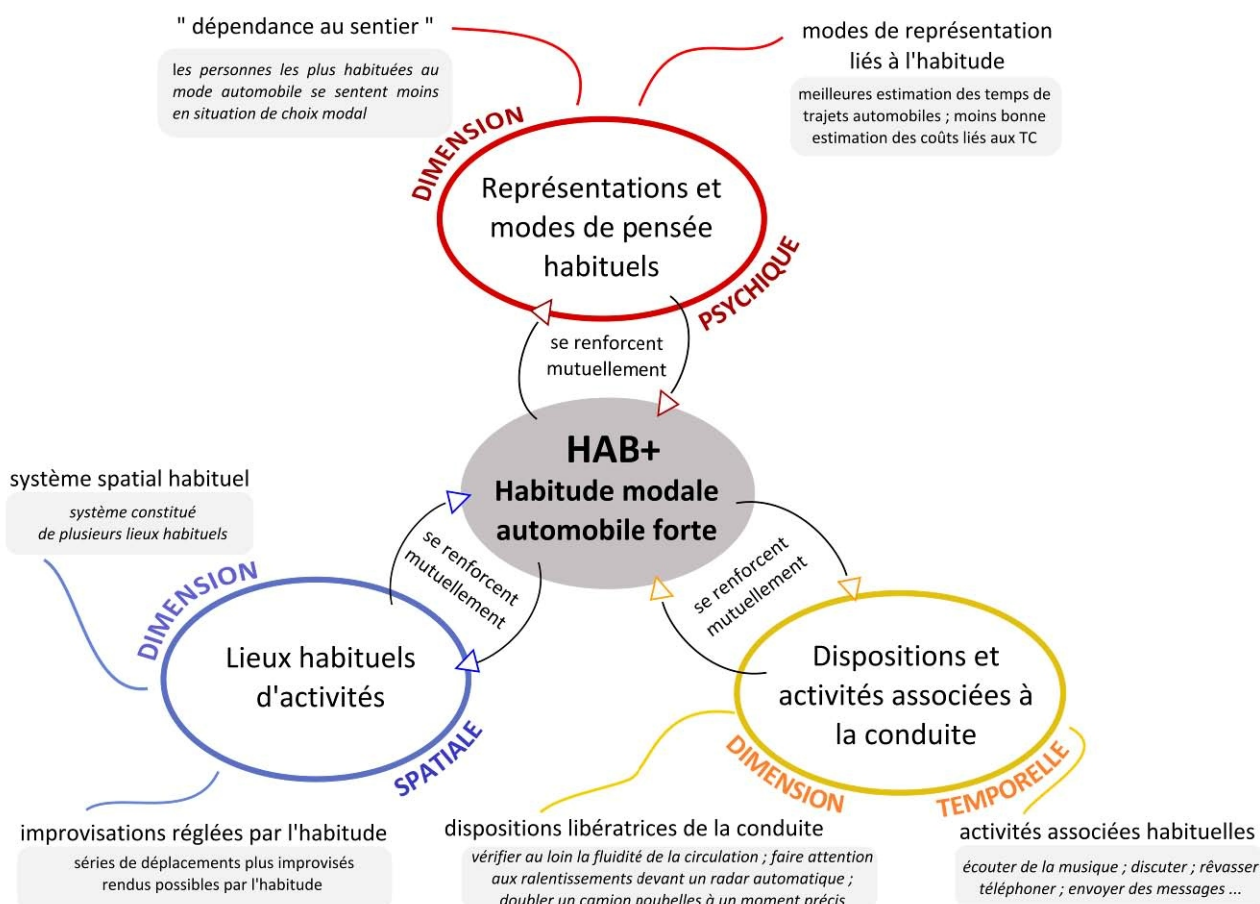


Schéma 1 : Système habituel de l'usage automobile ; réalisation de l'auteur

En effet, l'habitude modale automobile s'oppose tout d'abord, et très fortement, aux instruments communicationnels mobilisés par les formes d'injonction les plus « explicites ». Une habitude modale forte d'usage de l'automobile tend à s'accompagner de modes « habituels » de représentation et de pensée. Ceux-ci tendent à faire ressentir à l'acteur-usager lui-même qu'il n'est pas, ou qu'il n'est plus, en situation de « choix de mode ». Quelles qu'en soient les qualités (graphiques, d'argumentaire ...), ces instruments « communicationnels » et « informationnels » iront donc convaincre, pour une bonne partie, les personnes déjà « convaincues », celles qui se représentent la situation de choix, celles qui n'ont pas pu, pas su, pas voulu constituer d'habitude automobile forte.

Le constat est similaire pour les injonctions plus « implicites ». En effet, l'habitude modale automobile forte, essentiellement par ses dimensions temporelle et spatiale, constitue pour la personne un potentiel d'opposition, par l'usage, aux formes de modification des environnements urbains mises en œuvre dans le but de faire baisser les qualités objectives du mode automobile (politiques restrictives de stationnement ...). L'usage du temps de déplacement est un premier « espace » de résistance, puisqu'il permet, par l'intériorisation et l'incorporation des dispositions libératrices de la conduite, et d'activités associées, de constituer un temps singulier dans le quotidien, propice à l'improvisation autour de « gammes » apprises, parfaitement maîtrisées et exécutées, qui permettent d'en faire

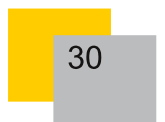


en fonction des contextes, un temps « productif », un temps de récupération, de rêverie, un temps de discussion privilégié, ou encore un temps pour contempler le monde autour de soi. Cet usage du temps automobile, dans la diversité des situations qu'il permet, en fait un premier élément d'opposition aux injonctions implicites adressées par la collectivité, qui renvoient essentiellement l'idée d'un temps mort, d'un temps perdu qu'il conviendrait de réduire au maximum. Les dispositions liées à des dispositifs spatialisés constituent une deuxième force de résistance aux injonctions implicites. En effet, elles confèrent aux « acteurs-usagers » des moyens de contournement, d'adaptation (développer une stratégie de recherche de place de stationnement) ou encore de substitution (itinéraire en réserve), reposant sur une connaissance de l'espace vécu, des accès et des temporalités spécifiques qui lui sont associées. L'habitude, telle que nous l'avons définie dans ce travail, constitue donc bien une force d'opposition à ces deux formes d'injonctions particulières sur lesquelles repose la politique de déplacement dans l'agglomération lyonnaise.

Perspectives opérationnelles et méthodologiques

Bien que cela ne soit pas l'objectif initial de cette thèse, ce travail peut néanmoins renseigner certaines réflexions opérationnelles. Pour ce faire, rappelons que l'habitude est indissociable de certaines classes de situations particulières et stables dans lesquelles les schèmes d'action et les schèmes de pensée sont activés (J.-C. Kaufmann, 2001). L'habitude n'est donc jamais décontextualisée, ni « hors-sol », ni « hors-temps ». Par contre, c'est précisément dans les moments où ces classes de situations (ou contextes) de la vie quotidienne changent, où elles sont fortement reconfigurées (partage de tâches au sein d'un ménage, emploi du temps bouleversé, composition du ménage transformée) qu'il devient possible d'envisager la perte d'influence de l'habitude dans les comportements de déplacement. Un changement de comportement devient alors possible, à ces moments très précis. On pourra penser ici tout particulièrement aux moments spécifiques et « décisifs » du cycle de vie que sont les déménagements, la naissance d'un enfant, les séparations, les changements d'emploi. Ajoutons que c'est dans ces « moments décisifs » que peuvent se constituer certaines nouvelles habitudes de déplacement, qu'elles soient à la marge d'une habitude automobile quasi-hégémonique ou au contraire bien plus centrales. C'est le sens que nous donnons au projet opérationnel et politique d'« instrumentalisation » de l'habitude qui pourra s'ouvrir à la suite de ce travail.

Dans le cadre de ce travail, nous avons traité principalement du caractère synchronique des habitudes, de la manière dont une habitude peut être mêlée à d'autres. La perspective d'une mise en évidence du rôle des habitudes dans les comportements de mobilité quotidienne rendait nécessaire et prioritaire cet angle d'approche. Il permet de mettre en évidence le poids des habitudes dans les résistances au changement, pour le cas de l'agglomération lyonnaise, et à l'heure actuelle. Des travaux ultérieurs devront insister sur l'angle d'approche complémentaire, le caractère diachronique des habitudes, qui concerne les processus qui conduisent à la formation, au renforcement et parfois à la perte d'une habitude. Pour arriver à ce type d'éléments, l'enjeu principal reste la construction, le test et l'amélioration de méthodes longitudinales. En dépit des difficultés d'un tel projet (temps long, fatigue des personnes répondant, taille de l'échantillon à trouver, ...), ces méthodes longitudinales pourraient participer à fonder une « nouvelle orthodoxie » (Goodwin et al., 1987) afin de retrouver la trace de l'« homme ordinaire » (Laruelle, 1985 ; Bégout, 2010).



Gouvernements urbains en régime autoritaire. Le cas de la gestion des déchets en Égypte

Directeurs de thèse : Franck Scherrer, Eric Verdeil

Soutenance : 22 novembre 2012

Mots clefs : Réseau ; gouvernement urbain ; Égypte ; régimes autoritaires ; service public ; déchets.

Contexte

L'Égypte s'est engagée depuis les années 1970 dans des réformes de transition économique pour organiser son passage d'une économie socialiste à une économie libérale. Depuis les années 1990, au regard d'une dette de plus en plus importante, le régime de Hosni Moubarak a cédé en échange de l'aide internationale à une ouverture plus franche de son économie et de son système politique. Néanmoins, avant les Révoltes, malgré des réformes de libéralisation économique et politique de façade, l'Égypte était demeurée un régime autoritaire et centralisé (Ferrié et Santucci, 2006 ; Kienle, 2006 ; Camau et Massardier, 2009) dans lequel l'autonomie locale était inexistante.

La gestion des déchets représente un catalyseur de toutes les caractéristiques du régime égyptien. En effet, l'évacuation des déchets ménagers jusqu'alors assurée dans les grandes villes égyptiennes par la communauté des chiffonniers sous encadrement des autorités locales a été soumise à réforme au tournant des années 2000. Avec l'encouragement des bailleurs de fonds, le gouvernement central avait alors décidé de remédier au problème de la gestion des déchets ménagers par l'intermédiaire d'appel d'offres internationaux pour la signature de partenariats public-privé avec les autorités locales égyptiennes. Cette décision unilatérale de délégation au secteur privé international était une première en Égypte et devait concerner tous les gouvernorats qui n'ont pas eut voix au chapitre. Néanmoins, la délégation qui avait vocation, certes, à améliorer une gestion pantelante des déchets ménagers, allait surtout avoir des impacts considérables sur la gestion urbaine locale en responsabilisant par l'intermédiaire du contrat, des autorités soumises au joug du gouvernement central et dépourvues de ressources cognitives, économiques et politiques.

Six ans après la réforme, nous constatons lors de nos premières recherches de terrain, une forte diversité dans les modes de gestion locale malgré l'uniformisation de la gestion prônée par la réforme nationale.

Approche et problématique

Notre travail de thèse s'inscrit au croisement de deux problématiques des études urbaines : le gouvernement urbain et les services publics en réseau. Il étudie le cas de la gestion des déchets ménagers en Égypte à travers trois études de cas (Le Caire, Giza et Alexandrie) où la délégation du service à des entreprises européennes a transformé la gestion urbaine.



La nature de cet État, comme d'autres dans cette région, a favorisé des recherches essentiellement issues de la science politique guidées par des approches institutionnelles voire centrales de l'action publique au détriment d'études locales. Dans ce cadre, les travaux sur l'Égypte nous faisaient part d'autorités locales vides composées d'élus locaux dépourvus de légitimité

démocratique et de prérogatives (Ben Nefissa, 2011) et de responsables exécutifs nommés par le gouvernement central et dépourvus de ressources techniques, financières et cognitives. Face à cette situation double (absence de représentativité et manque de ressources), la population s'était construite d'autres moyens d'action en développant des activités non institutionnelles puissantes destinées à répondre à ses besoins primaires qui suscitait une position ambiguë de la part de l'État entre l'encouragement, le contrôle et la cooptation. De ces démarches et positionnements avaient découlé un mode de gestion urbaine sous contrôle du gouvernement central mais dont la nature restait inconnue.

Le caractère pionnier de ce travail de thèse, résidait précisément dans le choix d'une approche locale de la transformation du régime égyptien.

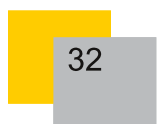
De plus, au regard des travaux en géographie et urbanisme qui utilisent les services en réseau afin d'étudier la gestion urbaine dans les pays du Sud, notre recherche proposait deux aspects innovants. Tout d'abord, elle a choisi un service peu étudié dans ces recherches qui ont surtout concerné les services d'eau. C'est pourquoi notre travail a proposé une définition du service de gestion des déchets caractérisé ici de réseau «mou», destinée à mettre en avant ses caractéristiques propres contribuant à le distinguer des services en réseau traditionnels (eau, gaz, assainissement). Ensuite, l'aire géographique choisie, le Monde arabe, demeure aussi largement épargnée par ces travaux au regard d'autres régions comme l'Afrique Subsaharienne, l'Amérique Latine ou l'Inde par exemple.

L'étude d'un absent

Dans ce contexte d'une absence a priori de gouvernement urbain, ce travail de recherche avait pour objectif d'examiner les conditions d'adaptation locale des politiques publiques en régime centralisé et autoritaire, dans le cadre de gouvernements locaux dont l'autonomie politique et financière est largement limitée. Pour examiner cette question, nous avons choisi d'étudier le service de gestion des déchets ménagers à l'aune d'une double approche institutionnelle (centrée sur le rôle des institutions) et horizontale (centrée sur une gestion coordonnée) des gouvernements urbains. Par cette étude de ce cas et cette méthode, nous souhaitons permettre une appréhension et compréhension du fonctionnement des gouvernements urbains en Égypte en termes de fins et de moyens.

Notre questionnaire a été le suivant :

Dans le cadre d'une absence d'autonomie financière et politique des gouvernements urbains en Égypte, comment expliquer la diversité des situations locales dans la mise en œuvre d'une politique publique nationale ? Dans quelle mesure cette hétérogénéité ne signalerait pas l'existence d'une gestion indépendante du gouvernement central ? Quelles sont les formes que prend la gestion locale dans ce contexte ? Et dans quelles conditions ces modes de gestion parviennent-ils à « gouverner », c'est-à-dire à coordonner des actions, atteindre des objectifs déterminés, résoudre des conflits et servir l'intérêt général ?





Nous avons proposé pour répondre à cette problématique deux hypothèses :

- Tout d'abord nous faisons l'hypothèse que le service de gestion des déchets en tant que service en réseau « mou », par sa malléabilité, son caractère fluctuant et segmentable, est propice à une diversité dans la mise en œuvre locale du service. La sensibilité territoriale que lui confèrent ces caractéristiques entraînerait donc des différences de fourniture d'un territoire à l'autre.

- Ensuite, que cette cause ne serait pas la seule, mais que l'introduction d'un nouveau mode de gestion viendrait modifier l'organisation préexistante des acteurs parties prenantes de ce service. Ainsi, la gestion des déchets par la délégation de service public forcerait une gestion horizontale de l'urbain (relation usager/entreprises/autorités locales délégantes). Dans ce cadre, la capacité de réorganisation et de coordination des acteurs aurait des conséquences majeures sur la différence de fourniture du service d'un territoire à un autre et sur sa capacité à répondre aux besoins locaux.

Méthode d'enquête

Calendrier de recherche et sources

Nos recherches de terrain ont été menées durant 33 mois entre juillet 2005 et mai 2011 dont deux ans sur place en continu entre septembre 2008 et juillet 2010.

Nous avons conduit 72 entretiens dont 28 en langue arabe. Des sources écrites variées (revue de presse arabe entre 1980 et 2011, lois, contrats de délégation des entreprises en arabe, etc.) ont été rassemblées au prix souvent d'une collecte fastidieuse. Parfois complexes à appréhender, ces sources ont pour la plupart nécessité une traduction de l'arabe au français pour être analysées. De même, très peu de données existent en tant que telles et de façon générale en Égypte. C'est pourquoi nous avons dû dans la majorité des cas les construire.

Du travail d'usure à la participation comme méthodes

Afin de vérifier ces hypothèses, notre méthode a été guidée par la spécificité de notre objet et de notre terrain et pourrait se différencier comme suit dans le temps : usure (septembre 2008 à mai 2009), intégration douce (mai 2009 à janvier 2010) et participation (janvier 2010 à mai 2011).

Souhaitant étudier le gouvernement urbain par l'intermédiaire du service de gestion des déchets ménagers nous avons choisi de tirer sur le fil du réseau afin de «dévoiler» les acteurs parties prenantes de ce service. Cette méthode devait nous permettre de ne pas présager des acteurs importants dans la gestion de ce service. Elle a fait émerger cinq catégories d'acteurs différents : le gouvernement central, l'administration locale, les entreprises privées, le secteur informel et la société civile (habitants, associations, individus). Dans cette nébuleuse d'acteurs et dans leurs relations variées, entremêlées ou isolées, le service en réseau, en tant qu'agrégateur nous ramenait toujours à un point matériel qui nous permettait de lire ces contacts entre les acteurs.

Cette méthode s'est avérée efficace dans ce terrain particulier qu'est l'Égypte. En effet, la nature du régime égyptien, ne favorise pas le partage des informations et des données. Ainsi, trouver son chemin dans cet environnement aurait pu s'avérer délicat et le fil d'Ariane que représentait notre service public a pour cela été salutaire.

Face à ces positions peu enclines à la coopération nous avons eu recours à ce que nous avons qualifié de méthode d'«usure», période durant laquelle nous avons dû renoncer à la crainte d'être envahissante pour nos enquêtés et avons fait des visites à répétition, attendu des heures des documents, sommes revenue encore trois fois, quatre fois, cinq. Il nous a



fallu par exemple deux ans complets de terrain pour obtenir les contrats des entreprises du Caire que nous sommes allée chercher un par un et les avons récupérés après que l'on nous ait invité à les brûler après lecture.

Notre séjour prolongé de deux ans et demi au Caire et ces passages répétés dans les couloirs de l'administration et des entreprises privées, a conduit peu à peu, à ce que nous soyons connue dans le milieu des déchets. C'est de cette façon que nous avons eu nos premières missions de consultance (COSPE et Ama Arab et Nations-Unies et le ministère égyptien de l'Environnement). Par ce biais, nous avons pénétré le monde des déchets résolument d'une autre façon. Nous étions dans des échanges avec les professionnels ou chacun parlait de façon plus libérée que dans un contexte strict d'entretien. Nous avons par ce biais touché à l'observation participante à découvert.

Faire de faiblesse vertu

Enquêter dans un environnement arabophone et être une femme dans un pays et milieu professionnel essentiellement dominés par les hommes aurait pu contribuer à nous faire partir du mauvais pied. Néanmoins, être une femme contrairement à ce que l'on aurait pu se figurer a été un avantage et a largement contribué à instaurer un climat de confiance auprès de nos interlocuteurs. Une femme en Égypte et ailleurs, est moins «dangereuse». De même, nous avons surmonté le handicap de la langue par un apprentissage de l'arabe débuté dès 2005 et qui s'est avéré déterminant dans la conduite du terrain, non seulement pour l'outil de communication qu'il représente mais aussi pour la légitimité que l'arabe nous conférait.

Résultats

Au cours de ce travail nous avons vérifié deux hypothèses. En premier lieu, que la difficile uniformisation de cette politique publique est liée à la particularité du service de gestion des déchets ménagers et à sa réactivité aux territoires locaux. En effet, sa caractéristique de réseau «mou», c'est-à-dire ne présentant pas d'infrastructures fixes et pouvant être facilement segmentable, fait de ce service un service potentiellement très fluctuant. D'autant plus que la nature de rebut et de ressource du déchet, implique une multitude d'activités autour de l'évacuation et de la récupération qui se satisfont de ces particularités physiques. Ce sont ces éléments qui compliquent la mise en œuvre égale du service sur tous les territoires. Ceci est d'autant plus accentué dans des villes dont l'hétérogénéité socio-économique est très marquée.

En second lieu, nous avons montré que ces adaptations sont le résultat de positionnements différents des acteurs en charge du service ou y prenant part. En effet, les autorités publiques locales ne se saisissent pas de leur responsabilité de façon égale. De même, elles ne disposent pas des mêmes ressources financières et techniques pour mettre en œuvre le service. Mais nous avons également mis en avant que, dans le cadre de ces adaptations, les opérateurs privés ont un grand rôle. En effet, à travers une étude comparative de plusieurs entreprises, nous avons montré que le positionnement stratégique de celles-ci, les dispose plus ou moins à s'ouvrir aux réalités territoriales (urbaines et sociales) de leurs territoires d'opération.

Néanmoins, les résultats de ce travail permettent d'aller plus loin dans l'explication des possibilités d'adaptation des politiques publiques aux enjeux locaux en Égypte. En effet, plusieurs conclusions peuvent être tirées de l'analyse de notre étude de cas.



1/ Concernant les relations de l'État avec les mobilisations sociales, plusieurs résultats ont été apportés. L'étude de l'histoire de la création du service de gestion des déchets montre que l'État a adopté, vis-à-vis des mobilisations spontanées locales, le même positionnement que pour d'autres types d'actions sociales : encouragement, cooptation et contrôle. En effet, à partir des années 1980, la propreté publique a constitué un enjeu sécuritaire majeur pour l'État central qui, à travers un processus de modernisation de la filière des déchets, a tenté d'institutionnaliser une gestion locale qui lui échappait. Ainsi, dans le cadre des débats concernant les régimes autoritaires, notre étude de cas confirme le redéploiement de l'État dans une sphère qui lui était extérieure, par l'intermédiaire de la réforme de privatisation de la gestion des déchets. En créant des instruments (stratégie, taxes, délégation de service public), l'État entendait se doter d'outils de gouvernement à même de lui assurer un contrôle du secteur. Néanmoins, les résultats de notre étude montrent une présence discutable de l'État dans la gestion de ce service. S'il est toujours un acteur important de la gestion des déchets ménagers, la primauté de la décision ne lui revient pas directement. La réalité de la mise en œuvre des réformes au niveau local, éloignée des ambitions initiales du gouvernement central, est l'illustration de cet échec de contrôle. Ce « retrait » de l'État central est en grande partie lié au service de gestion des déchets dont le caractère « mou », contingent et fragmentable, complique la maîtrise centralisée. Cette diversification est d'autant plus prégnante que les inégalités territoriales sont importantes. Par l'intermédiaire de ce service, l'État a vu son projet de réforme défié par les inégalités socio-spatiales de son territoire.

2/ Le deuxième apport de ce travail repose précisément sur cette nature particulière du service de gestion des déchets ménagers au sein des débats concernant les recherches sur les services urbains en réseau. En introduction de ce travail, nous avons présenté ses particularités physiques et ses différences au regard des autres services en réseau. Ces services que sont l'eau, le gaz, l'électricité et l'assainissement, et que l'on pourrait qualifier de « durs », sont en effet caractérisés par une dynamique centripète/ top-down, par une gestion centralisée souvent nationale, par une distribution souterraine et une connectivité par réseaux fixes. De même, ils concernent une ressource, et leur coût est, pour cela, recouvert par l'intermédiaire de la facturation. Ces caractéristiques sont, pour les théoriciens des services en réseau (Coutard, 2010), le gage de leurs capacités intégratrices. Dans le cadre d'un réseau « mou » qui se différencie en tous points de ces réseaux traditionnels, ses capacités intégratrices pouvaient légitimement être questionnées.

Cependant, le cas de l'entreprise Ama Arab au Caire Nord et Ouest, montre qu'au contraire, l'extrême malléabilité de ce réseau peut permettre l'intégration urbaine, dès lors que les acteurs en charge de son opération savent tirer les meilleurs bénéfices de cette « mollesse ». Contrairement à d'autres réseaux mis au défi par les inégalités territoriales des pays du Sud, le service de gestion des déchets proposé au Caire Nord et Ouest n'est pas une solution palliative à un réseau défaillant, mais propose bien une autre forme originale institutionnalisée de service permettant d'atteindre des objectifs universels d'égalité de desserte et d'équité. Ce résultat montre que le renoncement au modèle intégré des réseaux ne conduit pas automatiquement à l'inégalité de fourniture (différenciation du service) ni à la fragmentation urbaine (desserte partielle).

3/ Ces adaptations sont la conséquence d'une coordination institutionnalisée des acteurs dans le but d'atteindre des objectifs déterminés. Cette institutionnalisation d'une forme nouvelle de service, éloignée des volontés initiales de la réforme, est l'expression de la



constitution d'un gouvernement urbain d'origine locale. Par les objectifs qu'elle atteint, elle révèle l'existence d'un mode de « gouverner » local. Ceci est le troisième apport central de cette thèse. En effet, l'étude de la réforme de la gestion des déchets ménagers en Égypte montre la création locale d'une forme de gouvernement urbain dans ce régime autoritaire. L'approche bidirectionnelle que l'on a choisi d'adopter, pour l'étude de la gestion de ce service, démontre que la délégation du service public de gestion des déchets constitue un stimulateur de « gouvernements urbains » pour plusieurs raisons.

- Dans une approche horizontale, le service de gestion des déchets est sujet à une diversité de mobilisations d'acteurs locaux. Leurs actions qui se fédèrent sur le réseau les obligent à se considérer mutuellement et donc, parfois, à dialoguer. Ces actions qu'elles soient coordonnées ou non, modifient localement le service public. De même, la délégation de service public, par l'intermédiaire du contrat de délégation, constitue un cadre qui contraint les acteurs locaux d'un territoire (autorité délégante et délégataire) à se coordonner de façon pérenne dans le but d'atteindre les objectifs contractuellement déterminés. Le contrat dans ce cadre, comme dans d'autres (Gaudin, 2007), agit telle une institution et constitue un outil de gouvernement.

Néanmoins, cette contractualisation ne signifie pas une horizontalité pure dans le sens où elle n'annule pas les hiérarchies. En premier lieu parce que la rédaction de ces documents peut altérer cette horizontalité dans la définition des devoirs et droits de chacun. Ensuite, parce que dans la délégation de service public, les autorités délégantes disposent d'importants garde-fous face aux délégataires. La situation du Caire Nord et Ouest, confirme qu'une horizontalité incomplète n'est pas contraire aux objectifs d'intérêt général puisque, dans ce cadre, les autorités caiotes maintiennent leur ascendant sur le service sans les compromettre. Cette particularité tient aux enjeux de service public qui nécessitent un mode de « gouvernement » dans sa dimension verticale et institutionnelle.

- En effet, l'approche institutionnelle montre que la délégation de service public est un stimulateur de « gouvernement urbain » (dans sa dimension politique) en régime autoritaire. Mais, là aussi, le service de gestion des déchets tient une place particulière. En effet, le recouvrement des frais de ce service par la taxe instaure une responsabilité directe des autorités qui en ont la charge. Ainsi, dans le cas d'une délégation du service de gestion des déchets, le délégataire ne fait pas écran entre les autorités publiques et les usagers, puisqu'il ne se rémunère pas par une facturation auprès de ces derniers. Les autorités publiques sont donc au centre des enjeux du service entre le délégataire et les usagers. C'est cette responsabilité à deux faces qui contribue à autonomiser les autorités locales du gouvernement central. En effet, par le contrat, les autorités locales sont chargées directement du contrôle et du dialogue avec l'entreprise, elles disposent d'un pouvoir de coercition légitime qui leur donne les moyens d'exercer un ascendant direct, sans l'intermédiaire du gouvernement central. De plus, elles sont directement responsables devant la population qu'elles administrent au sens de accountable (responsabilité, imputabilité et reddition). Cette responsabilité identifiée face à un service spécifique, est une nouveauté pour les usagers égyptiens et contribue à motiver une revendication de la part de la population qui confirme le lien politique entre les administrés et les responsables locaux.

Cette étude de cas a donc signifié la possibilité d'une structuration de gouvernements urbains en régime centralisé et autoritaire. La quête du Graal ne s'est pas révélée si infructueuse que la nature de ce régime le laissait initialement penser. Elle a montré également, que dans cette structuration, des dispositifs de gouvernement ne suffisent pas à l'existence d'un « gouverner local » de même qu'une gestion partagée ne suffit pas à la construction d'un gouvernement.



Cette recherche a donc montré que la gestion des déchets tient une place particulièrement politique dans la gestion urbaine des États centralisés forts. Cette spécificité explique peut-être la préférence de la géographie pour l'étude des services en réseau, tels l'eau, par une approche horizontale des acteurs en jeu, et celle des sciences politiques pour la gestion des déchets afin d'observer la reconfiguration politique locale dans ces pays d'États centralisés forts (Mérino, 2010 ; Quenot, 2010).

Des artistes en ville. Géographie rétrospective des plasticiens à Bruxelles

Soutenance : Décembre 2012

Directeur de thèse : Jean-Michel Decroly

Cette thèse est consacrée à l'évolution de l'inscription spatiale des artistes plasticiens dans la ville : elle entend questionner le caractère pionnier de celle-ci en relation avec les transformations du tissu urbain ainsi que le rôle prescripteur des artistes auprès d'autres groupes sociaux, tels qu'ils se trouvent décrits dans la littérature. L'originalité du travail réside dans le traitement empirique de la question posée, prenant comme cas d'étude le territoire de l'actuelle Région bruxelloise. En étendant l'interrogation de la position pionnière des artistes sur le plan temporel et spatial et en réalisant un travail de cartographie, j'envisage sous un jour nouveau les logiques spatiales (rôle de précurseurs) mais aussi culturelles (rôle de prescripteurs) dans lesquelles les artistes s'inscrivent, dans le cadre des dynamiques urbaines actuelles et passées. Ce faisant, je réalise une cartographie originale et inédite de la création artistique à Bruxelles, présentée dans le premier tableau de ma thèse. Le travail empirique repose sur plusieurs choix méthodologiques importants : en considérant une longue période d'analyse temporelle, il est possible d'envisager d'autres dynamiques urbaines que les seuls phénomènes de gentrification par lesquels les géographes traitent de la présence des artistes en ville. Je privilégie également une petite échelle d'analyse (le territoire régional), n'envisageant que dans un second temps, en fonction des concentrations d'artistes mises en évidence, des analyses approfondies à plus grande échelle (des quartiers d'artistes). Les données récoltées localisent les plasticiens à leur lieu de résidence : puisées dans des sources variées ayant pour point commun de recenser de nombreux individus (catalogues d'exposition, annuaires commerciaux, recensements, associations professionnelles), ces données permettent de constituer une géographie des artistes en tant que groupe, selon une approche destinée à révéler les logiques collectives de l'évolution de leur présence au sein de l'espace urbain et de ses dynamiques historiques et actuelles. Dans une perspective plus large, non mécaniste et ancrée dans l'analyse des disparités territoriales de l'espace urbain, je m'intéresse dans le second tableau de ma thèse au développement des grandes concentrations d'artistes bruxelloises, à leur structuration interne et à la cohabitation des créateurs et d'autres groupes sociaux – bourgeoisie cultivée ou "nouvelle classe moyenne précaire". Une série de facteurs sont mis en évidence pour appréhender la géographie observée : de nature matérielle ou symbolique, ils expliquent le développement et la reproduction des certains quartiers d'artistes ou, au contraire, des logiques d'évitement ou d'affaiblissement dans d'autres espaces. Les résultats obtenus m'amènent au final à réfuter l'affirmation selon



laquelle les artistes occuperaient une position spatiale pionnière dans le développement des dynamiques urbaines, en raison notamment de la temporalité de leur répartition et des permanences spatiales mises en évidence à Bruxelles. Il semble clair toutefois qu'ils peuvent jouer un rôle prescripteur auprès d'autres habitants dont ils influencent les pratiques, y compris en matière de choix résidentiels, selon des logiques propres aux différentes époques analysées.

En raison de ce potentiel prescripteur précisément, il est possible de comprendre l'intérêt développé aujourd'hui par les pouvoirs publics pour la présence des artistes et l'instrumentalisation de celle-ci, expliquant le succès du recours à la métaphore pionnière dans le cadre des entreprises de redéveloppement urbain.

**« Tous propriétaires ! »
Politiques urbaines et parcours d'accédants dans les lotissements
périurbains (1970 -2010)**

Soutenance : 30 novembre 2012

Directeur de thèse : Stéphane Beaud

Résumé

Les lotissements périurbains font aujourd'hui l'objet de nombreux discours critiques et de représentations le plus souvent négatives. Alliant matériaux ethnographiques recueillis dans le Nord de l'Isère et la région parisienne, et données statistiques de l'Enquête nationale sur le Logement de l'INSEE, la thèse remet en cause plusieurs de ces idées répandues : celle du périurbain comme espace de ségrégation, lieu de « séparatisme social et politique » destiné à des ménages modestes dits « blancs ». Au contraire, elle montre que, loin d'être homogènes, les lotissements périurbains sont au cœur de la recomposition des rapports sociaux de classe, de sexe et de race au sein de la société française contemporaine. L'analyse, de la production des lotissements à leurs usages, souligne ainsi le rôle croissant des élus locaux dans la mise en oeuvre des politiques nationales de soutien à la propriété. Promouvant une « ouverture maîtrisée » de leurs territoires, ils contribuent à fixer sur place des habitants qui n'ont ni les mêmes trajectoires sociales, ni les mêmes perspectives de mobilité : des jeunes couples des centres urbains, des ouvriers des environs, des familles de cités HLM. Dès lors, la mixité du peuplement conditionne la diversité des usages et des modes de cohabitation sur la scène résidentielle. En particulier, en raison de son poids financier et matériel de plus en plus lourd sur l'économie domestique, la maison modifie le coût d'opportunité du travail salarié des femmes les moins qualifiées et renforce leur spécialisation dans le travail domestique, au contraire des femmes plus dotées en capitaux scolaires. En outre, l'arrivée récente de ménages issus de l'immigration maghrébine et d'Afrique subsaharienne dans les lotissements contribue à la racialisation des rapports de voisinage, qui ne recoupe qu'en partie les lignes de fractures sociales.

Mots clés : politique du logement ; accession à la propriété ; trajectoires ; périurbain ; lotissements pavillonnaires ; classes sociales ; racialisation ; genre ; économie domestique.



1. Renouveler les approches du périurbain : enjeux empiriques, méthodologiques et théoriques

Après avoir été étroitement associé aux nouvelles classes moyennes salariées dans les années 1960 et 1970 (Haumont, 1966 ; Bidou, 1984), le périurbain fait aujourd'hui l'objet de critiques et de représentations le plus souvent négatives dans de nombreux discours politiques et médiatiques. Les élections présidentielles de 2002, qui ont vu croître le succès du Front national dans les « campagnes », marquent à cet égard un tournant (Rivière, 2009 ; Girard, 2009). A plus long terme, cette évolution faite suite au mouvement de diffusion de la propriété d'occupation et de démocratisation de la maison dans les classes populaires, à la fin des années 1970 (Bourdieu, 1990 ; Groux et Lévy, 2003).

Dans le même temps, les espaces périurbains restent paradoxalement peu étudiés par les sociologues, dont le travail se concentre prioritairement sur les cités d'habitat social et les quartiers des politiques de la ville, rendus particulièrement visibles dans le contexte des « émeutes urbaines » (Beaud et Pialoux, 2003 ; Beaud et al., 2006 ; Magri, 2008). Pourtant, de puissants processus de recomposition des inégalités sociales, beaucoup plus invisibles et diffus, sont également à l'œuvre dans ces espaces qui touchent 22% de la population française et près de 13,4 millions d'habitants, et concernent un tiers du territoire métropolitain selon la définition de l'INSEE (Baccaïni et Sémécurbe, 2009 ; Briant, 2010).

L'enjeu de notre thèse était ainsi d'abord d'interroger, à partir d'une enquête empirique rigoureuse et approfondie, et en nous appuyant sur les apports de la sociologie, mais aussi de l'histoire (Faure, 1991 ; Fourcaut, 2000), de l'urbanisme et de la géographie (Donzelot, 1999 ; Jaillet, 2004 ; Berger, 2004 ; Rougé, 2005 ; Charmes, 2011), certaines représentations communes des territoires périurbains comme espace homogène pour des ménages modestes et « blancs », tentés par le vote FN et hantés par la peur du déclassement (Guilluy, 2010). L'étude longue et détaillée du peuplement des lotissements, des conditions d'accès à la propriété, des modes de cohabitation entre nouveaux voisins montre au contraire la diversité de ces espaces, et celle des trajectoires sociales qui amènent les familles dans les pavillons. Bien que minoritaires, les ménages immigrés sont aussi de plus en plus nombreux à choisir de quitter les quartiers d'habitat social des grandes agglomérations pour une maison en périphérie – suivant en cela des processus qui touchent également les banlieues pavillonnaires des grandes agglomérations américaines et anglaises, dont la croissance a été à la fois plus ancienne et plus intense (Lieberson, 1961 ; Gans, 1967 ; Baldassare, 1986 ; Brettell et Nibbs, 2010 ; Hamnett et Butler, 2011).

Pour autant, la mobilité résidentielle pose, pour les ménages qui s'y engagent, de nombreux défis à leur organisation domestique ; les étudier systématiquement, comme le propose de faire cette thèse en ne s'en tenant pas au seul cadre bâti (les maisons), permet de comprendre leur investissement au travail, leurs investissements à l'école, ou encore leurs rapports ordinaires au politique – loin de se réduire aux différentes formes de conservatisme moral et d'individualisme dont ils sont souvent affublés. Il s'agissait, à cet égard, de rendre compte de l'expérience à la fois complexe et singulière des individus engagés dans les parcours d'accession, selon leur place occupée dans la maisonnée, leurs ressources et leurs trajectoires sociales. Dès lors, le parti pris théorique de notre démarche a été d'articuler la question des inégalités résidentielles avec les principales lignes de fractures qui traversent la société française contemporaine : les inégalités entre les générations, mais aussi les rapports sociaux entre les races et les sexes, qui se déploient et s'inscrivent dans l'espace résidentiel (le quartier, le lotissement) et domestique (la maison) (Dorlin, 2009 ; Kergoat, 2011).



Le choix de croiser des sous-champs de la sociologie (le logement, la famille, le travail...), mais aussi des outils (ethnographiques et statistiques), des échelles d'analyse (individu, ménage, lotissement, population française), des chronologies (interactions, parcours biographiques, temps long des évolutions structurelles), apparaissait nécessaire pour dégager certaines régularités sociales dans le processus de croissance des lotissements périurbains, tout en rendant compte la complexité des configurations locales et des expériences des individus engagés dans ces processus d'accès à la propriété.

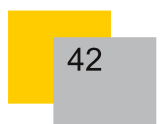
En définitive, l'écriture de la thèse s'est organisée en sept chapitres qui envisagent successivement, suivant un ordre chronologique, la question des modes de production des lotissements périurbains, des conditions d'accès à la propriété dans ces espaces et de ses effets sur le mode de vie des nouveaux propriétaires : ces trois dimensions, interdépendantes, contribuent à structurer les différents rapports sociaux qui se jouent dans la mobilité résidentielle et éclairent certaines formes contemporaines de recomposition des inégalités sociales, genrées et ethno-raciales. Dans l'exposé qui suit, nous nous écarterons de cette présentation pour ne rendre compte que les principaux résultats de la thèse.

2. Un dispositif d'enquête original, croisant statistique et ethnographie

La thèse s'appuie sur un matériau riche et original, qui croise différentes sources et échelles d'analyse. L'exploitation secondaire des grandes enquêtes de la statistique publique, en particulier des enquêtes nationales sur le Logement de l'INSEE (1984 et 2006) et des données du recensement de la population, permettent d'objectiver les évolutions du peuplement des communes périurbaines ainsi que la montée des inégalités en matière d'accession à la propriété depuis la fin des années 1970. Le choix de travailler sur l'Enquête logement de 1984 a été motivé par le rôle de cette période historique dans la croissance pavillonnaire française : faisant suite à la réforme des aides au logement de 1977, cette période marque la diffusion de la propriété individuelle du logement et de la maison au sein des couches populaires. L'enquête logement de 2006 correspondait pour sa part à la dernière livraison disponible ; récente, elle était aussi proche de notre propre travail d'enquête.

L'exploitation secondaire de ces grandes enquêtes de la statistique publique grâce aux outils de l'analyse de données a été combinée à une enquête ethnographique menée entre 2008 et 2012, au cours de six séjours de terrain, dans une commune périurbaine située dans le Nord de l'Isère. A 35 km à l'Est de Lyon, cette ancienne commune rurale en forte croissance a vu se construire d'importants lotissements pavillonnaires sur son territoire, dans les années 1970 et, de nouveau, dans les années 2000, avec la reprise économique. Grâce à un travail d'archives et d'entretiens, nous avons pu observer l'évolution du peuplement de deux lotissements construits à trente ans d'écart dans la commune (N = 133 ménages) et spécifier le poids du contexte local dans les évolutions socio-démographiques observées, grâce à la comparaison avec les Enquêtes logement de l'INSEE.

Enfin, des entretiens biographiques approfondis et répétés ont été menés avec l'ensemble des habitants de l'un de ces nouveaux lotissements (N=43 maisons). L'observation des modes d'aménagement des maisons, des pratiques d'ameublement et des usages de l'espace éclairait alors le sens que revêtait l'accès à la propriété pour les différents membres du ménage. En interrogeant également les élus locaux (maire et adjoints) et les





acteurs immobiliers (conseillers clientèle des banques et constructeurs de maisons sur catalogue ayant contribué à la création du lotissement), nous avons aussi pu mieux éclairer les processus de construction des « choix résidentiels » (Authier et al., 2010, 2011). En effet, il s'agissait de ne pas séparer artificiellement l'analyse de la demande de logements (de maisons) de celle de l'offre, selon la coupure classiquement imposée par les économistes. Notre hypothèse était que l'offre locale de logements et la nature des aides publiques dessinent l'horizon des possibles pour de nombreux ménages de classes populaires.

En définitive, la combinaison des outils d'analyse statistiques et de l'enquête ethnographique nous a permis d'inscrire les parcours individuels au sein d'évolutions sociologiques plus générales, tout en restituant la complexité des parcours qui mènent à la propriété et de leurs effets sociaux sur la vie quotidienne.

3. Des élus locaux au cœur de la croissance périurbaine

Dans le champ des études urbaines, trois principaux registres explicatifs ont accompagné l'essor de la croissance périurbaine. Ils sont centrés respectivement sur le politique (action législative et financière de l'Etat), l'économique (structuration de la profession des constructeurs de maisons et relocalisations industrielles) et le social (aspirations des Français à la propriété). Peu d'études s'intéressent à l'action des élus locaux proprement dites.

Une des principales conclusions de notre thèse a précisément été de souligner le poids croissant des élus locaux dans la mise en œuvre des politiques nationales de logement et la production des lotissements. Les évolutions législatives expliquent pour une part ce changement, les lois de décentralisation ayant renforcé le pouvoir des maires en matière d'urbanisme, de délivrance des permis de construire ou de gestion du droit des sols. Mais c'est surtout l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle génération d'élus, plus diplômés et souvent proches du salariat intermédiaire de la fonction publique (professeur, etc.), qui a renforcé l'interventionnisme des élus dans les affaires urbaines. Ils apparaissent désormais comme les principaux régulateurs de l'urbanisme au niveau local.

Dans les communes populaires, leur action est dès lors loin de se réduire à des processus de fermeture résidentielle et des logiques de « clubbisation », selon des termes employés à propos de communes périurbaines des classes moyennes et supérieures (Charmes, 2011). Leur politique répond au contraire à des enjeux socio-démographiques (repeupler la commune, faire vivre ses écoles ou ses commerces, modifier l'image du territoire, etc.) qui s'expliquent en partie par leurs propres trajectoires sociales. L'action des élus peut aussi répondre à des logiques proprement politiques, lié au champ local et national, que masque bien souvent la mise en avant d'une nouvelle légitimité technique et de compétences gestionnaires. Ainsi, à Cleyzieu-Lamarieu¹, la construction de grands lotissements sous forme de ZAC par la municipalité socialiste au tournant des années 2000 visait autant à se démarquer de la gestion de l'urbanisme effectuée l'équipe municipale précédente qu'à mettre en œuvre un mot d'ordre politique promu à l'échelle nationale -celui de « mixité sociale » tout en inversant son sens.

¹ Nom de commune anonymisé



Toutefois, peu professionnalisés, les élus n'ont pas toujours les moyens de la mise en œuvre de leur politique face aux acteurs de marché, en particulier en période de crise économique. C'est ce qui explique la grande différence sociale et architecturale observée entre les premières et deuxième tranches du grand lotissement des Blessays sur lequel nous avons plus particulièrement travaillé. La deuxième tranche, construite à partir de 2009, en pleine période de crise économique et immobilière, est plus modeste et s'adresse à une clientèle plus populaire que la première tranche du lotissement, construite et commercialisée avant 2008, où les élus avaient pu imposer des normes architecturales très strictes aux constructeurs et aux nouveaux propriétaires. Les habitants eux-mêmes perçoivent ces différences éminemment sociales et architecturales puisqu'ils parlent « de rizière », « de Mexique » ou disent encore « c'est le bordel ici » pour désigner cette deuxième « boucle », plus modeste, du lotissement.

4. Des lotissements périurbains entre spécialisation sociale et diversification ethnique

Un autre résultat central de notre travail, lié au précédent, concernait les évolutions sociologiques des territoires périurbains eux-mêmes. Outre les processus de spécialisation sociale à l'œuvre, les lotissements périurbains constituent en effet des espaces de mixité ethnique dont l'importance a été sous-estimée, qui contribuent à redéfinir les rapports sociaux de classe et de race au sein de la société française.

En effet, les données de l'enquête logement de 1984 et 2006 montrent que, au niveau national, les lotissements périurbains se sont spécialisés dans l'accueil des classes populaires sous l'effet de la hausse des prix immobiliers dans les centres urbains et du poids du logement dans le budget des ménages. La multiplication des dispositifs publics d'aide à la propriété, pour partie orientés vers le secteur du neuf, a également contribué à nourrir ce processus de périurbanisation (Prêt à l'accession sociale, Pass foncier, Prêt à taux zéro, etc.). Ainsi, en 2006, la répartition des statuts d'occupation du logement selon la PCS de la personne de référence du ménage montre que les ouvriers sont proportionnellement près de deux fois moins nombreux que les cadres à accéder à la propriété (17% des ouvriers contre 30% des cadres), un écart qui s'est creusé depuis 1984 (23% des ouvriers, 37% des cadres) ; mais les ouvriers sont deux fois plus nombreux que les cadres à « choisir » de faire construire une maison quand ils deviennent propriétaires (les cadres continuent à s'installer massivement en ville, à proximité des ressources sociales et éducatives qu'elle renferme). Le repli sur la construction de maison dans les territoires périurbains se fait à coût croissant pour les catégories populaires comme le montrent différents indicateurs (âge d'accès à la propriété, durée des emprunts, etc.)

Dans le même temps, les données statistiques montrent que la part des ménages issus de l'immigration qui accèdent à la propriété pavillonnaire augmente, même si cette évolution est plus difficile à mesurer à cause des données elles-mêmes et de l'importance du débat, en France, sur les statistiques ethniques. L'enquête ethnographique permet de mieux saisir ces deux évolutions concomitantes. Dans le lotissement des Blessays, la moitié des nouveaux propriétaires sont des ménages d'ouvriers (ce qui constitue une part encore très importante relativement au poids des ouvriers dans la population française) ; dans un tiers d'entre eux, un des conjoints est immigré ou étranger (40% si l'on ajoute les secondes générations).



La diversification ethnique des origines des propriétaires est particulièrement marquée et inaugure un changement par rapport aux lotissements construits dans les années 1970 dans la commune, où la part des ménages immigrés était quasi nulle. La comparaison des entretiens biographiques nous a alors permis de dégager trois types de trajectoires d'accédants à la propriété aux Blessays, aux logiques différenciées :

- les ménages d'ouvriers biactifs, plus âgés que la moyenne des habitants du lotissement et « originaires » du coin : ils travaillent dans les industries locales ; la maison constitue l'aboutissement de la trajectoire résidentielle et fait l'objet d'un soin particulier, étant parfois construite sur un mode artisanal, comme dans cette famille d'ouvriers marocains où deux frères maçons ont pris en charge les plans et le gros œuvre.
- des familles qui viennent des grandes cités HLM de la banlieue lyonnaise, très souvent issues de l'immigration du Maghreb ou d'Afrique sub-saharienne : pour ces ménages, la maison représente une promotion résidentielle certaine mais déstabilise aussi fortement l'économie domestique par l'éloignement géographique des réseaux de sociabilité et d'entraide qu'elle génère, et par la nouvelle pression budgétaire qu'elle implique. Bien que ces maisons, souvent plus petites et achetées sur catalogue, grâce aux dispositifs d'aide qui permettent parfois de financer jusqu'à la moitié du coût d'acquisition (environ 100 000 euros), soient parmi les plus modestes du lotissement, elles nécessitent l'apprentissage de nouvelles manières de faire comme en témoignent les injonctions de Rita, hôtesse de caisse congolaise, à son jeune fils Florian à propos des douches (« tu n'es plus en HLM ici, l'eau chaude, c'est pas à volonté »).
- des jeunes couples de professions intermédiaires et de cadres lyonnais, souvent sans enfants ou avec des enfants en bas âge, et pour lesquels la maison est vue comme une étape résidentielle. Plus jeunes que les autres habitants et moins présents en journée du fait de leurs horaires de bureau, ces habitants contrôlent dans le même temps étroitement les usages sociaux du lotissements (place des enfants, des voitures, entretien des jardins, etc.) et disposent d'un fort « pouvoir résidentiel » sur la scène locale.

Au quotidien, la proximité spatiale entre ces trois groupes d'habitants aux trajectoires et aux propriétés sociales fortement différenciées ne favorise pas le rapprochement des modes de vie, mais génère certains conflits liés à la confrontation de normes résidentielles et éducatives socialement situées – rappelant certaines conclusions établies Chamboredon et Lemaire à propos des grands ensembles d'habitat social des années 1960. Toutefois, à la différence de deux sociologues précédents, les logiques d'identification raciale apparaissent nettement plus prégnantes dans les lotissements contemporains. Les catégories mobilisées sont alors plus ou moins détaillées selon le degré de connaissance pratique de l'immigration (des « noirs », aux « camerounais », « congolais »...) et servent à identifier les voisins au quotidien, parfois davantage que le statut professionnel.

5. Les effets de la propriété sur la division sexuelle du travail et l'organisation domestique

Enfin, l'enquête a permis de montrer que l'accession à la propriété en périurbain renforçait la division sexuée du travail et aboutissait à la spécialisation des femmes de milieux populaires dans le travail domestique dans certaines conditions. En effet, l'achat de la maison n'a pas le même poids financier et le même sens social



selon les familles, mais aussi au sein des couples, entre hommes et femmes. A court terme, les hommes s'acquittent d'un surtravail conséquent lors de la construction des maisons, leur capital technique leur permettant de réaliser de substantielles économies dans l'accès à la propriété ; mais à moyen et long terme, c'est pour les femmes les moins diplômées, issues des cités HLM, que le coût de l'accession apparaît le plus élevé, s'accompagnant dans la plupart des cas d'une spécialisation dans le travail domestique et la garde des enfants, de manière déclarée (comme assistance maternelle) ou informelle (comme nourrice) – parce qu'elles n'ont pas les moyens financiers d'externaliser le travail de care. En s'éloignant de leurs cercles familiaux, d'interconnaissance et d'échange, ces femmes vivent également une situation nouvelle d'isolement social et expriment un sentiment de déprime.

Les femmes de cadres et professions intermédiaires parviennent davantage à maintenir une biactivité, en recourant à des services marchands de garde par exemple ; elles peuvent ainsi supporter une mobilité quotidienne nettement plus grande. Enfin, en raison d'une mobilité géographique de plus faible ampleur, les ouvrières du coin ne perdent pas leurs ressources liées à leur ancrage local.

6. Conclusion : de nouvelles pistes de recherche sur l'accès à la propriété des immigrés et descendants d'immigrés

A l'issue de ce travail d'enquête, les lotissements périurbains apparaissent comme des espaces résidentiels au centre des processus de recomposition des rapports sociaux de classe, de sexe et de race au sein de la société française contemporaine. Non seulement ils contribuent à cristalliser certaines inégalités sociales, mais ils produisent aussi en retour de puissants effets sur les trajectoires des ménages et les modes d'organisation domestique, en conditionnant l'accès à certaines ressources offertes par la ville (établissement d'enseignement supérieur, emploi, etc.). A cet égard, l'un des résultats le plus inattendus de l'enquête mais aussi les plus révélateurs a été la diversification ethnique à l'œuvre dans ces territoires, à l'encontre des représentations savantes ou de sens commun qui prévalent dans l'espace français. C'est ce lien entre accession à la propriété et immigration qu'il faut désormais approfondir, en ouvrant le regard à d'autres espaces résidentiels que les cités d'habitat social. Ce faisant, de tels questionnements permettraient de revisiter les modèles d'intégration mis en œuvre depuis la première Ecole de Chicago et la théorie, plus récente, du white-flight.

Géopolitique d'une crise économique : Subprimes et saisies immobilières dans la vallée intérieure de la Californie

Soutenance : 06 décembre 2012

Directeurs de thèse : Béatrice Giblin, Frédérick Douzet et Bruce Cain

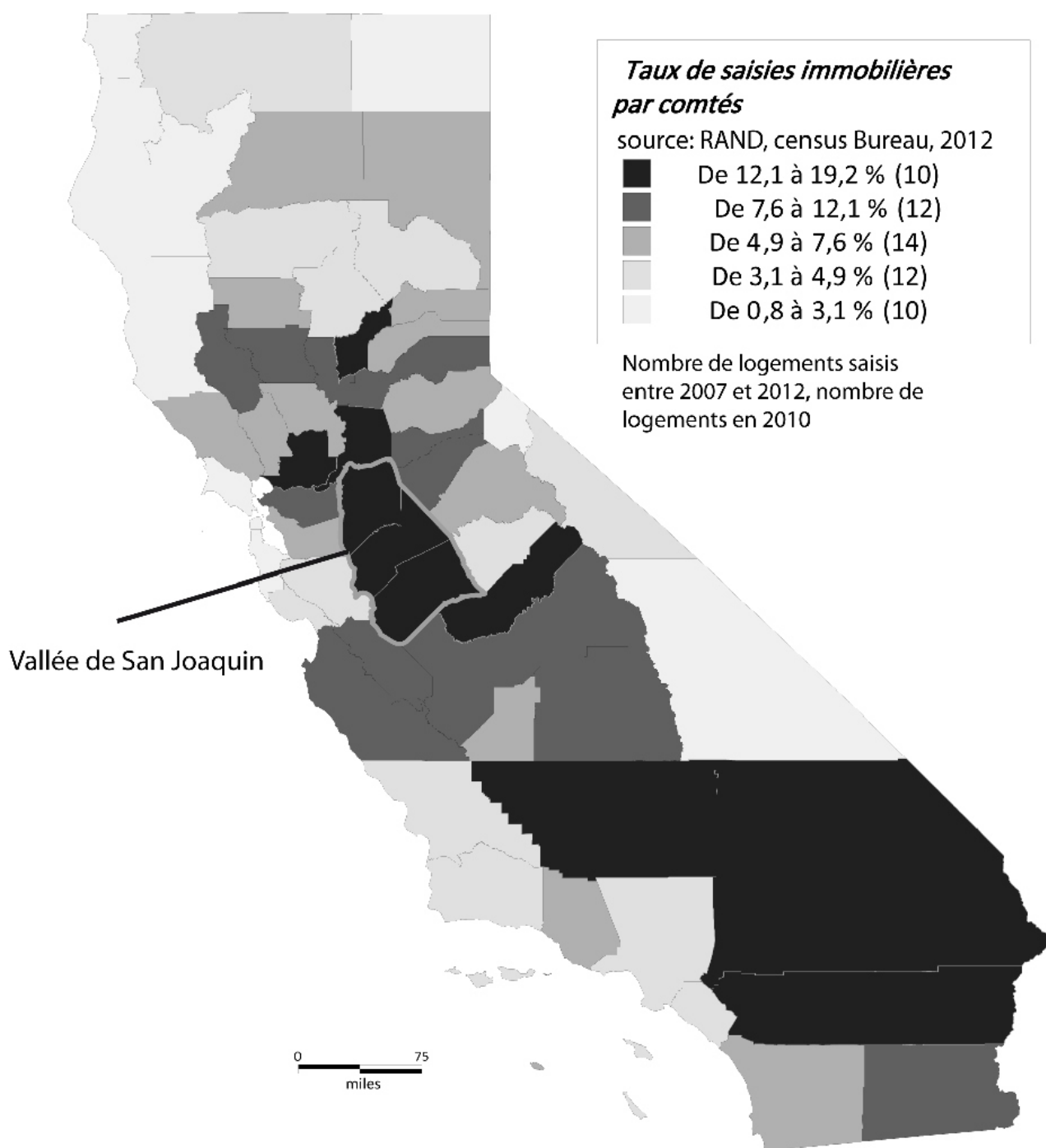
Sujet

La crise qui s'est déclenchée en 2007 est considérée par la plupart des économistes comme la plus grave depuis la Grande Dépression de 1929. Elle est le résultat de l'effondrement d'un système financier très complexe, impliquant une grande variété d'acteurs, publics comme privés, du secteur de l'immobilier comme de la finance.

Au-delà de ses conséquences macroéconomiques et financières, cette crise s'est également traduite par une augmentation très rapide du nombre de saisies immobilières liées à la diffusion d'emprunts immobiliers de mauvaise qualité : les subprimes.

Certains territoires concentrent les saisies de manière remarquable. C'est notamment le cas de la vallée de San Joaquin, petite région d'un million et demi d'habitants, située 150 km à l'est de San Francisco. Stockton, Modesto et Merced, principales villes des 3 comtés de la Vallée, se classaient respectivement 2e, 3e et 5e dans le classement des villes les plus touchées à la fin de l'année 2008 à l'échelle des États-Unis.

La gravité de la crise dans cette région est très étonnante dans la mesure où ce territoire présente une image qui est très éloignée de celles des quartiers pauvres des villes centres, habituellement considérés comme des espaces concentrant les effets de la crise. La Vallée a par ailleurs connu jusqu'en 2006 une situation de croissance urbaine et démographique très rapide — qui s'est essentiellement concentrée dans les petites communautés en périphérie des grandes villes de la vallée, dans des formes similaires à une suburbanisation.



carte 1



Problématique

Ce retournement de situation est donc très surprenant et nous a amené à nous interroger sur les facteurs du développement de la crise dans la vallée intérieure.

Il est apparu au cours de nos recherches que les mécanismes à l'oeuvre sont en grande partie liés à des rivalités entre de multiples acteurs à différents niveaux d'analyse, et plus particulièrement à la situation de fragmentation politique de la région. Ce contexte géopolitique local a ainsi amplifié les effets des facteurs nationaux dans la vallée intérieure.

Méthodologie

La géopolitique constitue le principal axe méthodologique de ce travail de recherche. Cette démarche — qui porte sur l'étude des enjeux et des conflits de pouvoir entre des acteurs sur des territoires — a permis de mettre en évidence l'importance des situations de rivalités dans le développement de la crise, à différentes échelles.

La démarche géopolitique a également permis d'identifier le rôle joué par les représentations des différents acteurs, concernant par exemple les politiques publiques qui ont favorisé à l'accès à la propriété immobilière au détriment de la location.

L'approche géopolitique, de par son caractère multidisciplinaire, a permis d'aborder le sujet sous des angles différents. Le questionnement initial est ainsi d'ordre géographique : il s'agissait d'identifier les facteurs qui expliquent la répartition des saisies immobilières, dans l'objectif de comprendre pourquoi la vallée est l'un des territoires les plus affectés par la crise à l'échelle du pays.

De nombreuses cartes ont été construites, afin de visualiser la répartition des effets de la crise. Si les sources portant sur les saisies immobilières à l'échelle du pays ou des États sont nombreuses (au point de manquer parfois d'homogénéité), très peu portent cependant sur la répartition des effets de la crise à très grande échelle. Ce niveau d'analyse est cependant fondamental parce qu'il permet de mettre en évidence les différences qui sont parfois très importantes entre les quartiers d'une même ville. Nous avons par conséquent recueilli un grand nombre de données provenant de différentes sources, que nous avons dans un second temps retravaillé pour rendre possible leur cartographie.

La méthodologie géographique a de plus permis de mener un raisonnement multiscalaire afin de mettre en évidence les effets des différents facteurs selon les échelles.

La richesse et la précision des données collectées ont aussi permis de mener de nombreuses analyses statistiques et notamment de déterminer la corrélation entre les saisies immobilières et d'autres variables d'ordre sociodémographique, ethnique, ou portant sur le logement à l'aide de tests de Bravais Pearson.

Ces analyses quantitatives ont été complétées par un travail de terrain intensif, mené sur une période d'un an. Cette enquête nous a permis de confronter les cartes et les données statistiques à la réalité du terrain, de rencontrer des acteurs locaux (employés municipaux, personnes dont le logement a été saisi, acteurs politiques) et d'obtenir des informations originales et récentes. Cette enquête nous a confronté à la détresse des personnes victimes des saisies immobilières.

D'autres concepts appartenant au champ de l'économie ont également été mobilisés, principalement pour comprendre les mécanismes financiers de la crise.



Résultats

La première partie de notre travail porte sur les mécanismes macro-économiques, les enjeux et la répartition des effets de la crise des subprimes à petite puis à grande échelle.

Le premier chapitre traite de la diffusion des emprunts subprimes, crédits immobiliers de mauvaise qualité. Ces emprunts ont servi de « matière première » pour la création de produits financiers mis sur marché par les organismes de prêts. Les pouvoirs publics ont très peu régulé leur diffusion, puisqu'ils les percevaient comme un moyen d'alimenter la croissance économique du pays, mais surtout d'augmenter le taux de propriétaires parmi les classes moyennes et populaires. Cette stratégie s'est cependant révélée de courte durée, artificielle et temporaire.

Les emprunts subprimes étaient initialement très attractifs, puisque leur remboursement démarrait le plus souvent avec des taux d'intérêts fixes et peu élevés. Ces taux étaient cependant prévus pour augmenter, généralement après une période de 3, 5 ou 7 ans, selon les conditions prévues à la signature du prêt. L'augmentation de taux d'intérêt — et par conséquent des mensualités du crédit — devait en principe être surmontée grâce à un refinancement¹. Cette opération n'est toutefois possible que lorsque la valeur des biens immobiliers augmente. Or, les prix ont brutalement baissé lorsque la bulle immobilière a éclaté, en 2006-2007. Ainsi, lorsque les emprunteurs ont dû faire face à la réinitialisation du taux d'intérêt, il leur est rapidement devenu impossible de rembourser leur crédit, ni d'ailleurs même de revendre leur logement — dont la valeur avait conjointement chuté. Ils ont alors été confrontés à la saisie de leurs logements. La valeur des titres adossés aux emprunts subprimes a consécutivement chuté. La crise a dans un premier temps touché le secteur de la finance, puis s'est étendue à l'économie réelle, en parallèle à une augmentation très rapide du nombre de saisies immobilières. En 5 ans, près de 4 millions de foyers ont été expulsés de leurs logements.

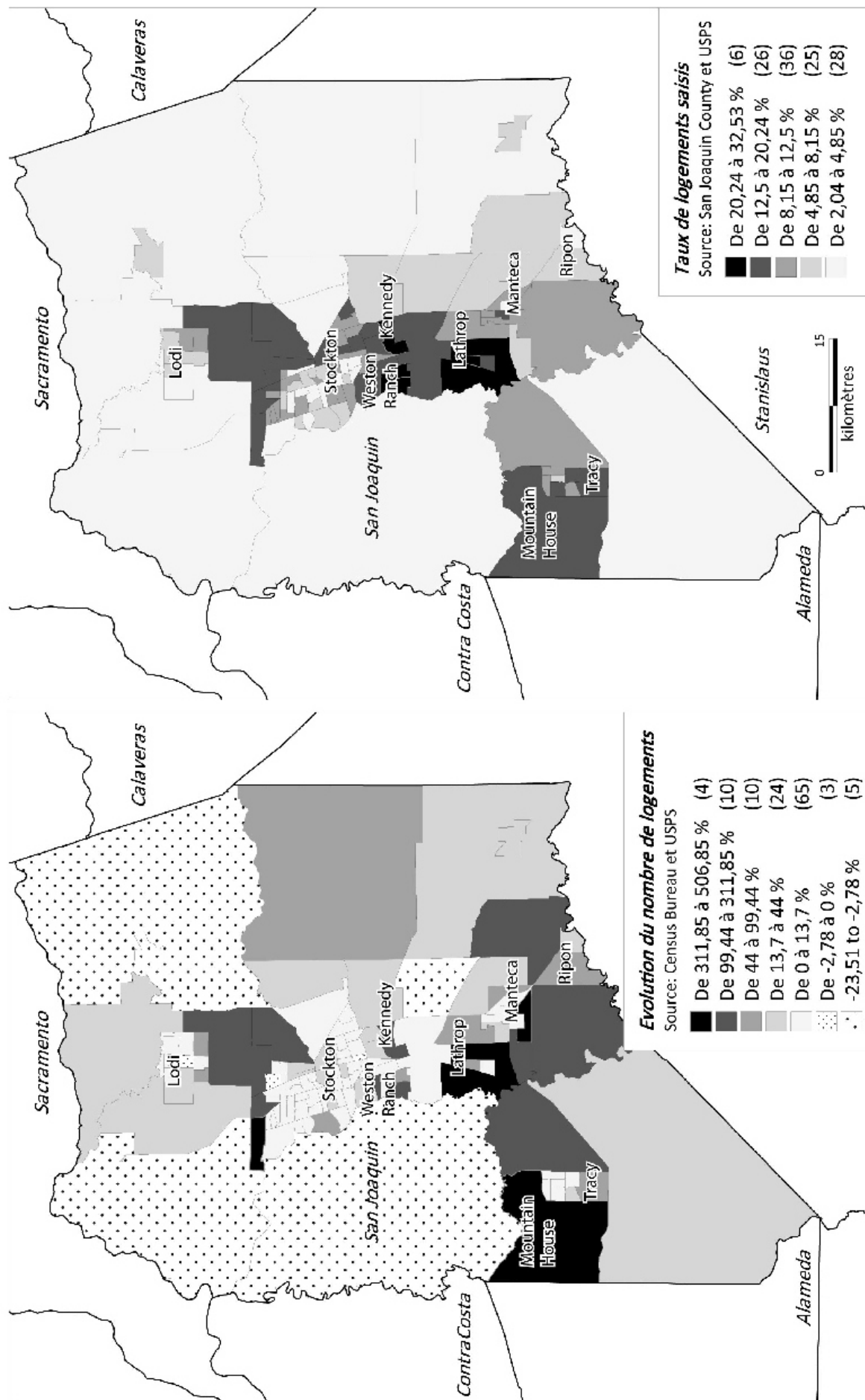
Cette crise soulève des enjeux très importants, notamment d'un point de vue ethnoracial. Les emprunts de mauvaise qualité, et corollairement les saisies immobilières, ont en effet dans un premier temps concerné des franges spécifiques de la population américaine : il a été très tôt observé que les minorités — en particulier les Africains-Américains et les Hispaniques — sont fortement surreprésentées parmi les victimes de la crise par rapport aux Blancs. Cette situation est liée aux discriminations opérées par les organismes de prêt, puisque beaucoup de personnes appartenant aux minorités ne parvenaient pas à obtenir de crédit classique même lorsqu'elles en avaient les moyens. La surreprésentation des minorités parmi les victimes des saisies est par ailleurs liée au predatory lending, pratique à la limite de la légalité qui consiste à fournir un crédit de mauvaise qualité² sans informer entièrement l'emprunteur de l'ensemble des conditions de remboursement.

1 Opération permettant d'employer la différence entre le montant du crédit et valeur acquise par le bien immobilier sur le marché comme d'un apport, afin de bénéficier de meilleures conditions d'emprunt sur ce nouveau crédit

2 Ces emprunts immobiliers sont parfois même des refinancements, c'est-à-dire des crédits hypothécaires effectués pour un bien dont l'emprunteur est en cours d'acquisition voire déjà propriétaire.



Comparaison du taux de logements saisis et de la croissance du nombre de logements dans le comté de San Joaquin



Le second chapitre de la première partie porte sur la répartition spatiale des saisies immobilières à différentes échelles. Au niveau national, ce sont des États de la Sun Belt qui sont les plus affectés : la Californie, la Floride, le Nevada et l'Arizona. À plus grande échelle, en Californie, tous les comtés ne sont pas affectés de la même manière. Deux régions se détachent : l'Imperial Valley, dans le sud de l'État ; et la vallée de San Joaquin, à l'est de San Francisco. À plus grande échelle encore, il apparaît que les territoires les plus affectés correspondent à des espaces localisés en périphérie des plus grandes agglomérations de la vallée, dont la croissance a été très rapide durant la période précédant le déclenchement de la crise [voir carte 2].

La seconde partie de notre thèse cible les facteurs du développement de la crise sur ce territoire. Le premier chapitre porte sur la croissance urbaine et démographique de la vallée intérieure. Ce phénomène a profondément modifié certains espaces. Il constitue, dans ses causes comme dans ses manifestations, une forme de suburbanisation. En effet, la croissance démographique de la vallée intérieure est principalement liée à l'arrivée massive de personnes en provenance de la baie de San Francisco, à la recherche d'un logement à un prix abordable, dans un quartier agréable et disposant d'écoles publiques de bonne qualité. Cette croissance démographique s'est traduite sous la forme d'une croissance urbaine en périphérie des petites municipalités proches des axes de communication menant à la Baie. En moins d'une décennie, certaines communautés de la Vallée ont vu leur population augmenter de 60 %.

Au-delà des conflits qu'elle a provoqués, notamment concernant la protection des espaces agricoles, la croissance urbaine a joué un rôle très important dans le développement de la crise dans la vallée intérieure.

Le second chapitre de la seconde partie de la thèse s'applique ainsi à démontrer le lien entre la croissance démographique et les saisies immobilières, d'une part au niveau de la Californie et d'autre part à plus grande échelle, dans le comté de San Joaquin — seul comté pour lequel nous disposons de données fiables à échelle très fine.

	Croissance démographique	Taux de population hispanique en 2008	Taux de population blanche en 2008
Corrélation avec le taux de logements saisis	0,61	0,44	-0,43

	Taux de population Africaine-Américaine en 2008	Revenus en 2006	Taux de population asiatique en 2008	r' (indice théorique)
Corrélation avec le taux de logements saisis	0,36	-0,32	-0,09	0,31

Graphique 1 Corrélation entre le taux de saisies immobilières par comté et différentes variables

L'utilisation de test de Bravais Pearson indique — à l'échelle de la Californie et en prenant les comtés comme individus statistiques — que la croissance démographique est l'une des variables les mieux corrélées avec les saisies immobilières. Ce phénomène s'observe en outre à un niveau plus fin, dans les trois comtés de la Vallée. La corrélation entre ces deux variables s'explique par le fait que la croissance urbaine et démographique de la vallée intérieure, qui s'est produite simultanément à la diffusion des crédits subprimes, a participé à la concentration de crédits de mauvaise qualité, qui se sont transformés en saisies dans un second temps.



La seconde raison pour laquelle la corrélation entre ces deux variables est importante est liée à un comportement très répandu dans la vallée (sans qu'il soit possible d'évaluer précisément son importance) : le *strategic default*. Ce terme désigne le fait de laisser volontairement son logement être saisi parce qu'il n'est plus rentable de continuer de le payer. La chute des prix de l'immobilier a en effet dans certains quartiers été si importante que beaucoup de personnes sont *underwater* (« sous l'eau », ou *upside down*, « la tête en bas »), ce qui signifie que le montant du crédit qu'il leur reste à rembourser est plus important que la valeur de leur logement sur le marché. Or, en cas de saisie immobilière, les emprunteurs ne sont pas tenus de rembourser la différence entre le montant du crédit qu'il leur reste à rembourser et le prix auquel le logement a été revendu par le créancier. Beaucoup de personnes cessent par conséquent de rembourser leurs crédits, restent gratuitement dans leur logement et attendent d'être expulsées.

Outre le fait qu'ils constituent un comportement rationnel d'un point de vue économique, les *strategic default* sont également liés au moindre attachement à leur quartier de personnes qui se sont installées récemment, d'autant plus que la vie sociale est souvent peu développée dans les cités-dortoirs. Quitter leur logement n'a de ce fait pas la même importance que si elles y habitaient depuis très longtemps, comme cela est le cas à Oakland par exemple.

Si la question ethnique constitue un enjeu majeur de la crise des subprimes à l'échelle des États-Unis, la corrélation entre taux de population Africaine-Américaine ou Hispanique et les saisies immobilières est toutefois moindre à l'échelle de la Californie ainsi que dans la vallée intérieure. On constate par ailleurs que la population asiatique est nettement plus touchée par les saisies immobilières dans la vallée intérieure qu'elle ne l'est à l'échelle des États-Unis, en particulier dans les comtés de San Joaquin et de Stanislaus. Les facteurs sociodémographiques, dont le rôle est pourtant très important à l'échelle nationale, ne permettent toutefois pas d'expliquer pourquoi la vallée intérieure est l'un des espaces les plus affectés par les saisies immobilières. Ce sont donc des analyses à grande échelle qui permettent de comprendre les mécanismes de la crise dans la *Northern San Joaquin Valley*.

La troisième partie de la thèse porte sur les mécanismes géopolitiques à l'origine de la crise dans la vallée intérieure. Le premier chapitre porte sur le rôle de la fragmentation politique. Ce concept désigne un émiettement des pouvoirs locaux conduisant à une « dilution des liens organiques » qui unissent les territoires. La fragmentation se traduit par la multiplication des entités administratives et politiques au sein d'une région métropolitaine, pas seulement sous la forme d'une augmentation du nombre de municipalités, mais également par l'apparition de districts spéciaux et de districts scolaires, qui s'enchevêtrent et participent ainsi à la constitution de situations géopolitiques locales complexes. Elle a d'importantes conséquences sur l'organisation politique des métropoles américaines et contribue notamment à renforcer les inégalités économiques entre les multiples administrations locales. La fragmentation politique a en outre des conséquences directes en matière d'aménagement du territoire. Les acteurs d'une même région métropolitaine partagent en effet des enjeux de développement le plus souvent similaires, concernant par exemple l'environnement ou les transports. Ils ne partagent cependant pas la majorité de leurs ressources, ce qui réduit la possibilité de mener des politiques cohérentes et concertées à l'échelle de la métropole, voire les incite à entrer en compétition ou en conflit pour des enjeux d'aménagement du territoire, notamment pour attirer les ressources



fiscales. Villes et comtés se livrent parfois à de féroces batailles, concernant des aménagements convoités, mais aussi concernant l'annexion de territoires sur lesquels se situent des infrastructures qui apportent des ressources fiscales importantes. De profondes réformes, dont la proposition 13, ont par ailleurs considérablement réduit les ressources fiscales des administrations locales de Californie. Cette mesure d'initiative populaire adoptée en 1978 a brutalement diminué les revenus des villes et des comtés en limitant de manière drastique les impôts fonciers. Dès son adoption, les administrations locales ont perdu près de 7 milliards de dollars. Cette mesure a également contribué à modifier les rapports qu'entretiennent les pouvoirs locaux avec l'État de Californie, dont elles sont en partie devenues dépendantes. La proposition 13 a par ailleurs modifié les rapports qu'entretiennent les administrations locales avec la croissance urbaine, notamment parce que les aménagements ne sont plus choisis en fonction de ce qu'ils apportent à la communauté, mais en fonction des ressources fiscales qu'ils rapportent, dans un contexte de fragmentation politique renforçant la compétition entre les collectivités.

Avant la crise, la plupart des acteurs locaux — élus et entrepreneurs percevaient le développement urbain de la région comme étant un élément positif, profitable, surtout d'un point de vue économique. Ce phénomène était par conséquent convoité par les administrations locales, qui étaient ainsi le plus souvent en compétition pour attirer les nouveaux développements sur leur territoire et en récupérer ainsi les bénéfices sous la forme de taxes. La croissance économique est de ce fait devenue au fil du temps un enjeu crucial. Les villes et les comtés sont ainsi progressivement entrés en rivalité pour attirer les nouveaux développements urbains sur leur propre territoire.

Les promoteurs immobiliers ont d'ailleurs tiré profit de cette situation afin de réduire les coûts de développement : si les acteurs d'un territoire souhaitent réguler l'urbanisation — le plus souvent pour des raisons de protection du cadre de vie ou de l'environnement —, les promoteurs allaient simplement voir plus loin, jusqu'à ce qu'une municipalité ou un comté accepte leurs conditions. La concentration des crédits immobiliers de mauvaise qualité dans la vallée intérieure s'explique ainsi en partie par la compétition qui avait lieu entre les administrations locales, dans un contexte de précarité fiscale qui les incitait à trouver de nouveaux « leviers de développement ».

Le second chapitre de la troisième partie porte sur les conflits relatifs à la répartition des aides fédérales destinées à lutter contre les saisies. Du fait de l'extension rapide de la crise à l'ensemble de l'économie, les interventions publiques se sont vite avérées nécessaires pour éviter que la situation ne s'aggrave. Certaines ont porté sur une régulation du système financier, d'autres sur la modification des emprunts immobiliers pour permettre aux personnes ayant souscrit à des crédits subprimes d'éviter de rentrer en situation de défaut de paiement. Ces mesures ont cependant cruellement manqué d'efficacité, principalement en raison de leur manque d'ambition et des rivalités entre les acteurs fédéraux, qui ne sont pas toujours parvenus à s'accorder sur les actions à mener, surtout dans un contexte politique où l'opinion publique est majoritairement hostile aux mesures d'aides aux personnes en difficulté.

La répartition des fonds apportés aux administrations locales pour lutter contre la crise a soulevé des enjeux importants, notamment dans la vallée intérieure, où de nombreuses municipalités ont été privées d'aides fédérales du fait de leur mode de redistribution. Les représentations des acteurs fédéraux sont en partie responsables de cette situation, dans la mesure où la gravité de la crise des banlieues résidentielles a longtemps été sous-évaluée.



Les origines de la crise que nous avons mises en évidence sont ainsi très complexes. Les facteurs en cause n'agissent pas de la même manière selon les différents niveaux d'analyse. Certains jouent un rôle déterminant à l'échelle du pays, mais n'occupent pas une place aussi importante à plus grande échelle sur tous les territoires. Dans la vallée intérieure, les rivalités de pouvoir ont joué un rôle crucial, en accélérant la croissance urbaine qui a conduit à la concentration de crédits de mauvaise qualité dans l'espace et dans le temps. Beaucoup de municipalités ne disposent cependant que de très peu de moyens pour lutter contre la crise, qui est ainsi susceptible de se prolonger. La crise des subprimes soulève ainsi la question de la pérennité du modèle de développement suivi par les municipalités de la vallée intérieure.

Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir

Soutenance : 30 novembre 2012

Directeur de thèse : Olivier Coutard

Depuis deux décennies, la forme urbaine fait l'objet de prises de position, de débats souvent très idéologiques dans le monde académique, avec d'un côté les défenseurs de la ville compacte et de l'autre ses détracteurs faisant l'apologie de la ville parc, de la ville nature ou encore de la ville émergente. Dans les milieux opérationnels de l'aménagement, les acteurs convergent, quant à eux, vers un fort consensus autour des avantages de la ville dense ; consensus qui s'accompagne d'une diabolisation de la ville diffuse, en particulier en ce qui concerne les distances parcourues en automobile. Dans ce travail de doctorat, nous avons pris au sérieux cette critique et l'avons mise à l'épreuve en explorant les liens entre le cadre de vie et la mobilité de loisir. Chaque ménage développe des relations propres à son environnement et il est pertinent de s'interroger sur ses pratiques et leur inscription spatiale. Sur cette base, nous avons cherché à comprendre quels sont les éléments qui influencent la mobilité de loisir en dehors des variables importantes mises en évidence par les analyses économiques et économétriques telles que le revenu, la PCS et le niveau de diplôme. Nos deux hypothèses étaient que le rapport des ménages à leur cadre de vie et le contexte urbain dans lequel ils inscrivent leurs pratiques influencent leur mobilité de loisir.

De fait, si certains travaux ont porté exclusivement sur l'influence des variables socioéconomiques (niveau de diplôme, PCS, revenu) des ménages pour expliquer leur mobilité, d'autres ont mis en évidence l'influence du contexte urbain. Nous nous appuyons sur ces travaux, mais en opérant un double déplacement. D'une part, nous ne prenons pas seulement en compte le contexte urbain commun à un ensemble de ménages, mais aussi le cadre de vie propre à chaque ménage (entendu comme l'espace ordinairement pratiqué par le ménage considéré). D'autre part, nous faisons l'hypothèse que les pratiques spatiales des ménages reposent également sur leur « rapport à leur cadre de vie ». Le « rapport au cadre de vie » ne résulte pas seulement des caractéristiques socioéconomiques des ménages, mais renvoie aussi à leur histoire propre, leur parcours résidentiel, qui se traduisent dans des valorisations différenciées des dimensions fonctionnelle, sociale et sensible (en d'autres termes, leur représentation) de leur cadre de vie. Notre travail a consisté à éprouver empiriquement les hypothèses de l'influence du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir.



Notre cadre conceptuel s'est ainsi construit autour d'une approche par les pratiques et les représentations. Pour appréhender la relation entre le cadre de vie et les pratiques de loisir dans un cadre non déterministe, nous avons confronté notre définition du cadre de vie avec celles proposées par différents auteurs et relevé comment chacune d'elle rendait compte des rapports que les ménages entretiennent avec leur cadre de vie. Cette ouverture des champs théoriques aboutit à la prise en compte conjointe de l'individu et d'un contexte à la fois fonctionnel, sensible et social pour comprendre les pratiques. A partir de cette définition du cadre de vie divers critères entrent donc en compte dans l'analyse de l'influence du cadre de vie sur la mobilité de loisir.

Nous supposons qu'en fonction des caractéristiques socioéconomiques des ménages et du contexte, un ménage développera un type de rapport au cadre de vie plutôt qu'un autre (combinant un rapport plus ou moins développé avec chacun des registres fonctionnel, sensible et social) et que ce rapport influencera la nature de son attachement au cadre de vie, son inscription spatiale et donc sa mobilité de loisir. En plus des caractéristiques socioéconomiques des ménages, la mobilité de loisir sera donc influencée d'une part, par le contexte urbain, espace d'opportunité et de contraintes dont on peut rendre compte sur la base de données extérieures aux ménages, hypothèse déjà étayée et en débat dans la littérature, d'autre part, par le rapport au cadre de vie, qui renvoie aux représentations propres à chacun de son cadre de vie affectant les pratiques et affectées à leur tour par ces dernières. Ce cadre conceptuel permet de produire des résultats sur les ressorts de la mobilité de loisir, de les nuancer en échappant aux effets mécaniques souvent attribués à la densité et ou, plus généralement à la forme urbaine et de les étayer grâce aux choix de la mixte méthode et d'un travail comparatif à différentes échelles.

Méthodologie

Les agglomérations francilienne et romaine constituent nos terrains d'étude. Ces deux agglomérations présentent une structure urbaine et un modèle de périurbanisation contrastés. Les pratiques de loisirs sont très liées aux particularités de divers groupes sociaux elles-mêmes liées à l'histoire propre de ces groupes ou à leurs conditions économiques et culturelles. A ce titre, nous avons retenu des adultes entre 30 et 45 ans avec enfants, puisque la présence de jeunes enfants détermine très largement les activités, les déplacements et les distances à parcourir quotidiennement. Notre travail empirique repose sur trois approches complémentaires, toutes trois réalisées dans les 9 terrains d'études retenus se distinguant par leur situation géographiques (centrale, péricentrale, périurbaine) et leur niveau de desserte en transport collectif : une approche contextuelle dans laquelle nous décrivons chacun des terrains d'étude à partir d'un cadre d'analyse reposant sur les caractéristiques fonctionnelle, sensible et sociale des lieux, une approche qualitative regroupant au total 81 entretiens semi-directifs (9 ménages par quartier) et une approche quantitatives reposant sur 2250 enquêtes téléphoniques quantitative auprès de ménages résidant dans ces quartiers (250 ménages par quartier). Il est important de souligner l'apport des analyses contextuelles sur cette problématique, puisque celles-ci permettent de ne pas travailler à partir de données désagrégées (type de densité, nombre de commerces, distance à la gare) contrairement aux démarches généralement entreprises, mais sur des terrains d'étude abordés dans leur globalité permettant de maîtriser les effets systémiques propres à l'environnement.



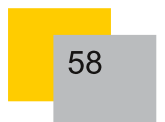
Une mobilité de loisir multidéterminée

Grâce à une exploration des manières de vivre et des représentations du cadre de vie de ménages avec enfants dans différents contextes urbains, nous avons expliqué les différences et les variations dans la mobilité des ménages à localisation équivalente ou position socio-économique équivalente. Cette exploration est révélatrice des opportunités et des contraintes dont les ménages disposent pour inscrire leurs pratiques sur le territoire : selon les ressources sociales et économiques des ménages, selon les contraintes et les opportunités du contexte et selon les représentations du cadre de vie et des pratiques.

Comme nous venons de le suggérer, d'autres variables que les caractéristiques socioéconomiques des ménages (revenu, niveau de diplôme et PCS) interviennent dans la structuration de la mobilité de loisir. Plusieurs constats généraux se dégagent. Le premier a trait au mode de combinaison des facteurs. Grâce aux analyses de variances, le caractère multi-déterminé de la mobilité de loisir relevée est confirmé. Au sens statistique, cela veut dire que la mobilité dépend de plusieurs variables explicatives. Ainsi, le revenu, la PCS et le niveau de formation composent des mobilités de loisirs croissantes en termes de fréquence et de distances parcourues à mesure que l'on s'élève dans l'échelle sociale et économique. Si la position socio-économique et les caractéristiques socioéconomiques des ménages ont un poids explicatif important, elles n'interviennent pas à titre de discriminant principal. En effet, les deux autres variables (le rapport au cadre de vie et le contexte urbain) expliquent de manière très représentative une part non négligeable de cette mobilité. En d'autres termes, on se retrouve en présence d'un réseau de facteurs dont les pertinences respectives varient considérablement selon les diverses dimensions : caractéristiques socioéconomiques des ménages, contexte urbain et rapport au cadre de vie. Ces variables explicatives doivent donc être considérées comme autant d'indicateurs qui contribuent à différencier la mobilité de loisir des ménages. Celle-ci n'est pas seulement une affaire de position sociale ou une affaire de contexte, mais plutôt le résultat d'une interaction entre le cadre de vie et le ménage.

L'influence du contexte urbain sur la mobilité de loisir

Les mobilités de loisir en Ile-de-France et à Rome sont très contrastées, les Franciliens parcourent en moyenne le double de kilomètres par an dans le cadre de leur mobilité de loisir que les Romains et ceci pour plusieurs raisons. (1) Le niveau de vie globalement plus élevé en Ile-de-France produit une génération de trafic de loisir supérieure. Toutefois, le revenu n'est pas la seule variable explicative, puisqu'à revenu (par unité de consommations des ménages) comparable, les écarts de mobilité en kilomètres entre les deux agglomérations se maintiennent. (2) Ensuite, la situation géographique et climatique joue un rôle en tant que telle dans la génération des mobilités de loisir. La proximité de la mer, un arrière pays attractif et des conditions climatiques favorables poussent les Romains à partir davantage en excursion d'une journée vers des destinations moins éloignées. A contrario, la grande taille de l'agglomération francilienne et les très bonnes connexions ferroviaires et aériennes poussent les Parisiens à partir davantage en week-end et à utiliser principalement les transports collectifs. (3) Enfin la France et l'Italie se caractérisent par une culture des vacances assez différente. Les Italiens se déplacent davantage dans leur région natale, quitte à peu se déplacer pour aller en vacances, tandis que les Français ont une culture « du départ » et du « changement d'air » pendant les congés, une culture qui s'érige pratiquement en norme sociale.





Si l'on s'intéresse à la localisation géographique au sein des deux agglomérations et à ses incidences sur la génération de déplacements de loisirs, les habitants des quartiers urbains centraux parcourent davantage de kilomètres pour les loisirs que les autres. Cet écart est nettement plus marqué en Ile-de-France. Cette observation confirme qu'il est essentiel de considérer la mobilité de loisir pour analyser les relations entre l'environnement urbain et les déplacements et atteste également l'hypothèse des déplacements compensatoires avancés par plusieurs chercheurs. L'effet de compensation des résidents centraux relève en effet de la sphère sensible et concerne essentiellement les déplacements de week-ends et d'excursions. Ces journées ou week-ends deviennent ainsi l'occasion pour les habitants du centre de compenser le manque de tranquillité, d'espace et de nature de leur environnement immédiat. Le rééquilibrage des déplacements domicile/travail par la mobilité de loisir selon les localisations géographiques varie si on prend en considération la variable socioéconomique. Ainsi les distances parcourues par les personnes à position socio-économique élevée et moyenne croissent à mesure que les ménages résident à proximité du centre ; à position socio-économique faible, elles sont en revanche assez similaires d'un contexte à l'autre. Si la localisation géographique est souvent associée à une densité de population ou à une densité bâtie, on observe que ce sont surtout les typologies urbaines, l'organisation du bâti et son emprise au sol, ainsi que l'imbrication de la végétation dans le tissu urbain qui agissent sur le rapport qu'entretiennent les ménages avec leur cadre de vie et sur la mobilité de loisir.

En poursuivant les investigations à l'échelle du quartier, nous avons détaillé quelles relations sont établies entre mobilité de loisir, rapport au cadre de vie et attachement au quartier. Le rapport au cadre de vie ne renvoie pas seulement aux représentations. Les pratiques sont aussi très importantes. En effet, en pratiquant son cadre de vie, l'habitant modifie sans cesse la représentation qu'il en a. La mise en relation de la représentation du quartier et du motif des déplacements dans chaque quartier a permis d'observer s'il existe des effets dits de « compensation » entre les motifs de déplacements de loisir et le rapport au quartier. Plus que le degré d'attachement ou la représentation positive du quartier, la mobilité de loisir est plutôt influencée par la nature de l'attachement, du rapport que les habitants entretiennent avec celui-ci. Les habitants dont la représentation révèle avant tout un déficit dans le registre fonctionnel sont ceux qui parcourent le moins de kilomètres. La localisation géographique ne suffit donc pas pour expliquer le niveau d'attachement, il est nécessaire d'observer les caractéristiques de chaque contexte, car derrière cette nomination générique de localisation il existe une variété de contexte.

Finalement, ce qui prime n'est pas tant le fait d'être attaché à son quartier que la nature de cet attachement. Les quartiers où la majorité des résidents ont un rapport social ou sensible/social et expriment un manque dans le registre fonctionnel sont ceux où les habitants ont la plus faible mobilité en termes de kilomètres parcourus. Les quartiers où les habitants ont établi un rapport fonctionnel et expriment un manque dans le registre sensible, sont ceux où les résidents se déplacent le plus pour la mobilité de loisir. Ces résultats confirment l'importance de la tranquillité, de la végétation et des espaces publics ainsi que le rôle décisif de la desserte dans la mobilité de loisir. Plus que la hauteur des bâtiments, ce sont surtout les typologies urbaines, l'organisation du bâti et son emprise au sol qui agissent sur l'attachement de nature sensible et sociale en offrant un support spatial propice à l'investissement et aux rencontres. La relativité de la densité bâtie perçue selon



les facteurs individuels (le capital spatial, le parcours résidentiel et les caractéristiques socioéconomiques des ménages) et les facteurs externes (hauteur du bâti, mixité sociale, animation, végétalisation) apparaissent largement déterminés par les ambiances du lieu, son animation sociale et son organisation spatiale. Ainsi, la façon de disposer une variété de formes d'occupation du sol peut favoriser la rentabilité de cette occupation sans pour autant générer un sentiment d'entassement. Au contraire, « l'urbanité des lieux », l'« intensité » peuvent compenser les inconvénients de l'entassement.

Le rapport au cadre de vie une dimension structurante de la mobilité de loisir

L'originalité de la thèse revient à la seconde hypothèse qui aboutit à la description des 5 profils de rapport au cadre de vie dont les manières « de pratiquer le cadre de vie » présentent une différenciation très marquée selon les ménages. Ces rapports au cadre de vie sont en partie corrélés à des positions socio-économiques et à des localisations, mais en partie seulement, si bien qu'ils ont leur pouvoir explicatif propre sur les pratiques de mobilité. S'appuyant sur la littérature sociologique des représentations et des pratiques du quartier ou de l'environnement, nous observons que les caractéristiques physiques du contexte urbain n'agissent pas mécaniquement. Nous avons pu observer que ce n'est pas parce qu'un ménage est desservi par les transports collectifs qu'il les utilise. L'environnement urbain est approprié par des pratiques, déterminées elles-mêmes par des représentations, des habitudes et des compétences. Par ces processus d'appropriation, l'environnement urbain devient un cadre de vie avec lequel chacun entretient un rapport spécifique. Lorsque les ménages établissent un rapport fonctionnel avec leur quartier, cet usage est rarement exclusif. En effet, plus mobiles, ils investissent d'autres espaces que celui de leur quartier. A l'inverse, un rapport inscrit à l'échelle du voisinage, reposant finalement plus sur les sphères sociale et sensible du cadre de vie implique une mobilité quotidienne de loisir réduite. Cette différenciation, en partie liée aux caractéristiques socioéconomiques des ménages, est aussi liée aux spécificités fonctionnelles, sensibles et sociales du contexte dans lequel les habitants évoluent. A la diversité des rapports au cadre de vie observables s'ajoute la diversité du contexte de la vie quotidienne. Un point central de cette thèse est de ne pas seulement considérer l'échelle du quartier, mais le contexte multi scalaire dans lequel s'inscrivent les pratiques des ménages. Ces profils de rapport au cadre de vie permettent de passer d'une vision statistique de la mobilité à des façons de vivre, c'est à dire une approche concrète de la vie quotidienne et même une approche sensible à travers les représentations des milieux de vie. Au-delà d'une distinction des distances parcourues, il est intéressant d'observer des inscriptions spatiales différenciées (à l'échelle de l'habitat, du voisinage, du quartier, de l'agglomération, nationale et internationale) selon les temporalités (lundi au vendredi, week-end et vacances) entre les différents profils.

Agir sur les différentes dimensions du rapport au cadre de vie

Pour conclure, l'analyse du contexte urbain à différentes échelles confirme l'influence d'éléments et de combinaison d'éléments sur la mobilité de loisir tels que le calme, les espaces verts l'intensité des tissus associatifs et sociaux ou la localisation de l'offre de loisir dans l'agglomération. Par ailleurs, l'étude de la mobilité de loisir par le prisme des modes de vie met en exergue l'influence du rapport au cadre de vie, dont l'un des facteurs déterminant est la représentation. Enfin si ce travail confirme l'existence d'une mobilité de compensation liée à la faible présence d'espaces verts, il montre que ce mécanisme est loin d'être le seul en cause pour expliquer les variations de la mobilité de loisir.



La mobilité de loisir varie par exemple selon l'intensité de la sociabilité locale, mais également selon la possibilité des habitants de s'investir dans leur quartier et de s'approprier les lieux au travers des pratiques collectives (association) ou individuelles (jardinage, bricolage). La mobilité de compensation n'est donc pas seulement affaire d'espaces verts, et si on souhaite la limiter, il faut agir sur les différentes dimensions du rapport au cadre de vie.

Mots-clés : mobilité de loisir, pratiques, représentations, cadre de vie, rapport au cadre de vie, différenciation, périurbanisation, ménages, localisations géographiques, intensité urbaine, densité, étalement urbain



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du développement
durable
et de l'énergie

Ministère
de l'Égalité
des territoires
et du logement

Le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentations et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

Il est organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : Société urbaines et habitat traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; Territoires et aménagement s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; Villes et architecture répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; Technologies et construction couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment. Le PUCA développe une recherche incitative sur le futur des villes à l'impératif du développement durable.

Ce plan 2007-2012 se décline selon huit programmes finalisés dont les objectifs de recherche répondent aux défis urbains de demain. Ces programmes sont accompagnés d'ateliers thématiques, de bilans de connaissances et de savoir-faire, ainsi que par des programmes transversaux à l'échelle des territoires et des villes et à l'échelle européenne, avec la participation du PUCA à des réseaux européens de recherche.

Le PUCA, par ailleurs, assure le secrétariat permanent du programme de recherche et d'expérimentation sur l'énergie dans le bâtiment (PREBAT).

plan	urbanisme	construction	architecture
------	-----------	--------------	--------------

► Le gouvernement des villes et la fabrique du bien commun

Planification sociale de l'urbain et des services publics
Citoyenneté et décision urbaine
Intercommunalité et métropolisation
Normes et fabrique du bien commun

► Le renouveau urbain

Rénovation urbaine et mixité sociale
Renouvellement et recomposition des quartiers
Créativité et attractivité des villes

► L'avenir des périphéries urbaines

Qualité et sûreté des espaces urbains
Architecture de la grande échelle
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité
Systèmes périurbains et coûts d'urbanisation
Dynamiques et pratiques résidentielles

► Comportements résidentiels et défis démographiques

Vieillesse de la population et choix résidentiels
Habitat et services aux personnes âgées
Évolutions démographiques et inégalités territoriales

► Accès au logement

Trajectoires résidentielles
Recompositions institutionnelles de l'offre de logement
Modes et formes de l'hébergement
Économie foncière et immobilière

► L'innovation dans l'architecture et la construction

Logements optimisés : coûts, qualité, fiabilité, délai
Concept qualité, habitat, énergie
Logement design pour tous
Évaluation énergétique du patrimoine existant (PREBAT)
Bâtiments démonstrateurs (PREBAT)
REHA (PREBAT)

► Territoires et acteurs économiques

Espaces urbains et dynamiques économiques
Lieux, flux, réseaux dans la ville des services
Développement économique local et mondialisation
Économie de l'aménagement
Attractivité des territoires

► Vers des villes viables et acceptables

Politiques territoriales et développement durable
Risques technologiques : enjeux économiques et territoriaux
Villa urbaine durable
Quartiers durables
Aménagement et démarches HQE
Collectivités locales et politiques énergétiques (PREBAT)
Collectivités locales et défi climatique (PREBAT)

PUCA

Plan Urbanisme Construction Architecture

Grande Arche de la Défense
Paroi Sud
92055 La Défense cedex
tél. 01 40 81 24 30
fax 01 40 81 63 78
rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca