Institut National de la Recherche Scientifique
Centre Urbanisation, Culture et Société

Université Lumière Lyon2

Faculté de Sciences Economiques et de Gestion

SÉGRÉGATION URBAINE ET MOBILITÉ QUOTIDIENNE, UNE PERSPECTIVE INTERNATIONALE

ETUDES DE CAS À NIAMEY, PUEBLA, LYON ET MONTRÉAL

Thèse présentée et soutenue publiquement par :
Emmanuel RAVALET

en vue de l'obtention des diplômes de

Philosophae Doctor (PhD) ès Etudes Urbaines
et de
Docteur ès Sciences Economiques, mention Economie des Transports

Le 23 Juin 2009

Jury :

Yves Bussière (directeur de thèse), Professeur associé, INRS-UCS
Didier Plat (directeur de thèse), Ingénieur Divisionnaire T.P.E., Habilité à Diriger des Recherches à l'Université Lumière Lyon2
Paul Bodson (rapporteur et examinateur), Professeur, Université du Québec à Montréal
Mario Polèse (examinateur), Professeur, INRS-UCS
Jean-Loup Madre (rapporteur et examinateur), Professeur, directeur du DEST-INRETS
Yves Crozet, Professeur, Université Lumière Lyon2

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mes directeurs de thèse, Didier Plat et Yves Bussière, pour avoir accepté de m'accompagner tout au long de ce projet de thèse en cotutelle, pour leur confiance, leur amitié et leur soutien.

Merci à Paul Bodson, Mario Polèse, Jean-Loup Madre et Yves Crozet, pour avoir accepté de faire partie du jury de cette thèse.

Pour leurs efforts de relecture, un grand merci à Pascal, Laurent, Cyril, Mélanie, Brigitte et Stève.

Je salue tous les membres de l'INRS-UCS et du LET, au sein desquels j'ai réalisé ces travaux. J'ai une pensée particulière pour Olivier Klein, avec qui j'ai « cohabité » pendant de longs et agréables mois, mais aussi pour les habitués du « bout du couloir » et ceux qui l'étaient moins. Un grand coucou aux anciens et bientôt anciens doctorants du LET, de l'INRS-UCS ou d'ailleurs, en particulier Lisa, Stéphanie, David, Damien, Louafi, Martha, Geneviève, Viviana, Quiqué, Philippe, Stève, Laurent et Marion. Révérence aux membres éminents de l'ADD, association au sein de laquelle j'ai encore tant à apprendre.

Pour leurs conseils et leur amitié, je remercie entre autres Pascal Pochet, Lourdes Diaz-Olvera, Jean-Pierre Nicolas, Florence Toilier, Gilles Sénécal et Pierre J. Hamel.

Cette thèse m'a imposé plusieurs séjours à Montréal, Puebla et Niamey, pendant lesquels j'ai pu faire de riches rencontres. Merci en particulier à Pat, Nat, Jo, Annie, Martha et Patrice pour ces moments inoubliables. Mes années au Québec n'auraient pas eu la même saveur sans les membres du théâtre UTIL, les jeunes membres de la gang à Pat et les flyés du freesbee avec qui je partagerai je l'espère de nombreux moments encore. Merci également à Laurence pour m'avoir si gentiment accueilli et hébergé à Niamey.

Merci à Mario Pimpare, Salvador Perez et Henri Motcho pour m'avoir donné, le temps d'un entretien, des éléments importants pour la compréhension des contextes variés que j'ai eu l'occasion d'étudier.

Un grand merci au Service de la Modélisation des Systèmes de Transport, du Ministère des Transports du Québec, et en particulier à Pierre Tremblay et Patrick Maillard, qui m'ont accueilli pendant un mois et accompagné dans les méandres de l'enquête-ménages de Montréal.

Merci aux équipes d'enseignement de Licence 1 et 2 en sciences économiques à l'Université Lumière Lyon2 et à l'Université de Bourgogne, où j'ai exercé des fonctions d'ATER. Merci à Frédéric Héran, qui m'a fait confiance pour l'assister au sein d'un programme de recherche.

Je tiens à remercier et embrasser mes parents, à qui, évidemment, je dois tout... Je salue mon frère, mes sœurs, leurs familles et ma presque belle-famille.

A Mélanie, qui a veillé sur moi, qui m'a soutenu, supporté, et tant apporté, un grand, beau et tendre merci (à partager avec Zélie dans une jolie boule d'amour).

Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne, une perspective internationale. Etudes de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

Résumé : Les métropoles contemporaines sont marquées par des regroupements et des séparations des citadins, connus sous le terme de ségrégation. Ce phénomène est généralement appréhendé sur la base des localisations résidentielles. L'importance de la mobilité quotidienne dans les reconfigurations spatiales métropolitaines et dans les modes de vie individuels nous incite alors à l'étude et la caractérisation de la relation entretenue par les citadins avec les espaces urbains. Cela permet de passer de la ségrégation résidentielle (immobile) vers la ségrégation dans les espaces de la vie quotidienne (mobile). Parallèlement, c'est l'individu, et non le ménage, qui est au cœur des dynamiques ségrégatives telles que nous les abordons. Quatre métropoles contemporaines ont été analysées avec une visée comparative. Ce choix a imposé la mise au point d'une méthodologie originale, commune aux quatre cas et basée sur des données d'enquêtes-ménages transports. Les résultats obtenus permettent de souligner l'interprétation économique des comportements individuels de proximité (immobilité et vie locale) et des accès aux pôles d'attraction (parmi lesquels le centre). La proximité, avant d'être un objectif des politiques de villes durables, est une réalité pour les populations défavorisées. Ces comportements de replis dépendent plus de caractéristiques individuelles que d'effets liés au quartier de résidence. Ces tendances fortes, communes aux quatre cas, sont complétées par diverses spécificités. Des dynamiques spatiales et sociales différentes se révèlent dans les villes du Nord et du Sud, et les effets des formes urbaines héritées de l'histoire s'affirment (en particulier à Niamey). Notre analyse permet finalement d'enrichir la perspective usuelle de la ségrégation urbaine dans plusieurs contextes urbains contrastés.

Mots-clés : *Métropole ; Ségrégation urbaine ; Mobilité quotidienne ; Mode de vie ; Espace de vie ; Enquête-ménages transport ; Comparaison internationale ; Immobilité ; Proximité ; Niamey ; Puebla ; Lyon ; Montréal*

An international perspective on urban segregation and daily mobility. Case studies in Niamey, Puebla, Lyon and Montreal

Abstract : Both divisions and concentrations of population characterize contemporary metropolitan areas. Known as segregation processes, these dynamics are usually studied through the analysis of residential locations. Our thesis, however, proposes another lens to uncover urban change. It focuses on daily mobility that shape urban spaces and individual ways of life. This leads us to organize the reflexion from residential segregations to daily urban spaces segregation (from immobile to mobile segregation). Furthermore, we put the individual, and not the household, at the heart of segregative dynamics. Four contemporary metropolitan areas are considered, in a comparative framework. These examples were analyzed through the same specific methodology, based on transport households surveys data. The study highlights the economic understanding of proximity individual behaviors (immobility and local life) and of attraction areas accesses. Proximity, once a measure for sustainable urban policies, indeed becomes a reality for poor citizens. Spatial isolation nowadays relates to individual characteristics rather than residential locations. Some specificities are added further to these strong tendencies. Different social and spatial dynamics clearly appear in Southern and Northern cities and effects of urban forms inherited from History are asserted (especially in Niamey). Our work finally complete the usual perspective of urban segregation in several contrasted urban contexts.

Key-words : *Metropolitan areas ; Urban segregation ; Daily mobility ; Way of life ; Life spaces ; Transport households surveys ; International comparison ; Immobility ; Proximity ; Niamey ; Puebla ; Lyon ; Montreal*

Laboratoire d'Economie des Transports - FRANCE

Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat
Rue Maurice Audin – 69518 Vaulx-en-Velin Cedex

Institut National de la Recherche Scientifique, Urbanisation, Culture et Société - CANADA

285 Rue Sherbrooke-Est – H2X 1E3 Montréal, Québec

Sommaire

Introduction générale **9**

Partie 1 : Modes de vie et modes de ville, le rapport des citadins à l'espace urbain **15**

Chapitre 1 : La mobilité quotidienne pour une perspective enrichie de la ségrégation urbaine ... ***17***
I. Les modes de vie en ville 17
II. La mobilité quotidienne, un outil d'analyse des dynamiques spatiales quotidiennes 35
III. La ségrégation urbaine, la nécessité d'une approche des espaces du quotidien 43

Chapitre 2 : Etudes de cas, présentation des villes étudiées et de la méthodologie choisie ***51***
I. La diversité mise en perspective, sélection et description des villes 51
II. Les enquêtes-ménages transport 93
III. Techniques et choix d'analyse 105

Partie 2 : L'organisation spatiale des villes de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal : localisations des activités et espaces résidentiels **109**

Chapitre 1 : Les typologies fonctionnelles, comptes-rendus de l'attraction quotidienne des territoires urbains ***111***
I. Attractivité, attraction quotidienne, centralité, fonctions urbaines et activités, articulation des concepts-clés 111
II. Les typologies fonctionnelles à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal, les grands pôles d'activités et les différentiels d'attractivité 119

Chapitre 2 : Les typologies résidentielles ***175***
I. Le pourquoi et le comment des typologies résidentielles 175
II. La typologie résidentielle de l'aire urbaine niaméenne 181
III. La typologie résidentielle de l'aire urbaine poblanaise 197
IV. La typologie résidentielle de l'aire urbaine lyonnaise 209
V. La typologie résidentielle de l'aire urbaine montréalaise 221

Partie 3 : Des comportements quotidiens aux relations des citadins à la ville, une approche de la ségrégation urbaine à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal **233**

I. L'individu au cœur de la réflexion sur la ségrégation urbaine, méthode 235
II. Typologies individuelles a-spatiales, une caractérisation des activités hors-domicile 241
III. Les espaces résidentiels et la localisation des activités au sein des aires urbaines : la spatialisation de l'approche 275
IV. La relation des citadins à la ville, diversité intra-zone et variabilité inter-zones 321
V. Des pratiques spatiales individuelles à la ségrégation urbaine, synthèse des résultats obtenus 357

Conclusion générale **363**

Bibliographie **373**

Tables des illustrations **389**

Table des matières **395**

Annexes **399**

Introduction générale

En ce début de XXIe siècle, près de la moitié de la population de la planète vit en milieu urbain, ce qui représente environ 3,5 milliards de citadins. Au cœur même des dynamiques d'urbanisation à l'échelle mondiale, la place des grandes villes s'affirme au fil des décennies. Cela explique l'intérêt porté dans le monde entier par les politiques et la communauté scientifique aux métropoles et aux phénomènes d'ordre économiques, sociaux, démographiques, qui leur sont associés.

Les conditions de vie dans les métropoles contemporaines ont fait l'objet de nombreuses recherches depuis les travaux pionniers de G. Simmel ([1903], [1908]), dans lesquels ils essayait entre autre de rendre compte de la distance (principalement psychologique) existant entre les citadins métropolitains. Il fut sans doute le premier à réfléchir aux spécificités liées à la vie dans les métropoles. Toujours dans cette perspective, les efforts consentis par les sociologues de l'Ecole de Chicago dans la première partie du XXe siècle ont constitué un précédent. Le cadre théorique n'était alors qu'embryonnaire. Au fil des décennies, il va s'enrichir autour de plusieurs notions-clé telles que l'étalement, la mobilité, la ségrégation. La multiplication et la diversité des données, couplées à un gain en capacité et en précision des outils d'analyses géographique et statistique, va permettre de mieux qualifier les réalités couvertes par ces notions dans diverses métropoles du monde entier. Dans certains contextes, et en particulier ceux des pays dits du Sud, la production et l'accès aux données restent perfectibles cependant. Il n'en reste pas moins que de nombreuses monographies, quelques comparaisons et diverses contributions théoriques ont contribué à préciser les stigmates métropolitains.

Parmi les questions posées par le phénomène métropolitain, l'évolution des interactions interpersonnelles et des liens entre citadins et espaces urbains concentre une part importante des études et recherches menées. Dans ce cadre, nous avons décidé de porter notre attention sur la ségrégation urbaine. Sans parti pris ni connotation, celle-ci fait référence dans notre recherche à la séparation spatiale des citadins les uns des autres selon des critères bien définis (critères économiques, démographiques ou ethniques). Cette notion est ancienne dans le champ des études

urbaines. La spécialisation des espaces résidentiels, ou ségrégation résidentielle, est ainsi largement appréhendée dans la littérature. Entre les contraintes, en particulier foncières, et les préférences propres à chaque ménage, émergent des quartiers aisés ou défavorisés. La dimension économique n'est pas la seule à être concernée, des regroupements s'effectuent aussi selon des critères ethniques, démographiques ou encore culturels (quartiers gays, quartiers pour passionnés de golf, etc.). Au travers de ces regroupements, choisis ou subis, de populations dans les espaces résidentielssont considérées les interactions des citadins les uns avec les autres. Ces dernières sont également au cœur des travaux portant sur les ségrégations dites professionnelles ou scolaires (spécialisations des actifs ou des scolaires/étudiants dans les territoires où se déroulent ces activités).

Alors même que les mobilités occupent une place croissante dans la compréhension des phénomènes métropolitains, elles ne sont pas directement impliquées dans les travaux qui portent sur la ségrégation. Les mécanismes de regroupements/séparations de citadins méritent pourtant d'être appréhendés en combinant une analyse des ségrégations résidentielles, des comportements de mobilités et des activités réalisées. Une telle étude est rare à notre connaissance. Cela suppose alors d'aborder les modes de vie urbains dans leur dimension spatialisée. En faisant le choix de ce positionnement épistémologique, nous abordons les interactions interindividuelles en les éclairant par les relations entre citadins et espaces urbains. Notre approche de la ségrégation dans les métropoles contemporaines s'est finalement appuyée sur deux partis-pris d'ordre théorique et un choix méthodologique fort.

Le premier parti-pris théorique consiste en une approche de la ségrégation mobile (dans les espaces de vie) plutôt qu'immobile (dans les espaces résidentiels). Vivre dans une ville, c'est vivre dans certains lieux de l'aire urbaine, celui du logement, de l'emploi ou de l'établissement scolaire, celui où l'on fait les achats, où l'on pratique des loisirs, etc. Considérés comme un tout, et articulés par et autour de comportements de mobilité spécifiques, il est possible de parler d'espace de vie. C'est avec l'aide de cette notion que nous avons souhaité étudier la ségrégation urbaine. Quelles différences peuvent être mises en évidence entre les espaces de vie des citadins d'une même aire urbaine et par quels facteurs ces différences sont elles portées (facteurs individuels, liés au ménage d'appartenance, associés au quartier d'habitation, etc.) ? Pour rendre compte de la dimension de la répétitivité (habitudes, automatismes), fondamentale dans les

appréhensions usuelles des modes de vie, nous avons choisi une entrée par la mobilité quotidienne. Largement explorée dans la littérature scientifique contemporaine, elle offre une vision intéressante des modes de vie dans leur dimension spatialisée.

Le second choix théorique relève de notre volonté d'une étude de la ségrégation sur une base individuelle plutôt que sur celle des ménages. Il est évidemment intimement lié à notre premier parti-pris. Les nombreuses recherches portant sur la ségrégation résidentielle considèrent les distances et proximités entre ménages, et non entre citadins. En considérant les comportements de mobilité quotidienne en complément des lieux de résidence, nous opérons un déplacement de focale du ménage à l'individu, avec comme hypothèse que tous les membres d'un même ménage n'ont pas nécessairement les mêmes habitudes, la même pratique de la ville, et ne sont donc pas touchés de la même manière par la ségrégation urbaine. Il en est de même de l'exclusion sociale, qui concerne plus spécifiquement les individus que les ménages. Ce choix théorique permet de peser le poids des dimensions sociodémographiques (effets de l'âge, du genre, du statut, de la génération, etc.), aux côtés des dimensions économique et ethniques, dans les réalités couvertes par les ségrégations urbaines.

Nous en venons alors à notre parti-pris méthodologique, fondé sur la comparaison internationale. Notre problématique ne concerne pas une ville ou un pays spécifique. Le contexte de métropolisation, qui en est à la base, renvoie à une réalité qui dépasse les frontières. Si les configurations métropolitaines ne sont pas les mêmes en Afrique, en Amérique latine, en Europe ou en Amérique du Nord, elles renvoient aux mêmes questionnements et aux mêmes notions : ségrégations, mobilités, étalements. En ce sens, se limiter à un travail monographique ne nous aurait pas permis de mettre en valeur des tendances fortes, communes à plusieurs métropoles pourtant différentes, et des spécificités propres à certaines d'entre elles. Grâce à une approche comparative, nous proposons une vision large de la ségrégation urbaine contemporaine dans plusieurs contextes que sont les villes de Niamey au Niger, Puebla au Mexique, Lyon en France et Montréal au Québec. Ces aires urbaines ont des profils économiques, démographiques, urbanistiques et culturels très différents, mais elles se retrouvent toutes dans les configurations typiques des métropoles. La comparaison internationale impose des précautions d'ordre méthodologique, mais permet de mettre en évidence des tendances générales auxquelles les monographies ne peuvent prétendre. La méthode d'analyse que nous avons construit est utilisée

de manière identique dans les quatre cas. Sa reproductibilité constitue alors une de ses qualités importantes.

Sans viser l'exhaustivité des contextes urbains, mais avec une perspective comparative et une diversité dans les cas étudiés, nous caractérisons dans cette thèse les déterminants (individuels, liés aux ménages ou aux lieux de résidence) qui permettent d'éclairer la réflexion sur la ségrégation urbaine dans ses dynamiques quotidiennes.

****

Trois parties rythmeront notre propos. La première concerne la problématique et la méthode. La seconde permet de rendre compte de la structuration des espaces résidentiels et fonctionnels des métropoles considérés. Les caractérisation obtenues servent de base à la troisième partie, dans laquelle sont présentés les résultats qui concernent plus spécifiquement les rapports entretenus par chaque citadin avec la ville.

La problématique, dont nous venons de tracer les grandes lignes, est développée dans le premier chapitre de la première partie. Des reconfigurations métropolitaines contemporaines à la question de recherche, nous aurons l'occasion d'articuler certaines notions telles que la métropolisation, la mobilité quotidienne, les modes de transport, les modes de vie, les espaces de vie et la ségrégation (résidentielle et urbaine). La polysémie associée généralement à certaines de ces notions nous a imposé un positionnement, qui sert de base à notre réflexion et à notre travail empirique. Le second chapitre de la première partie porte plus spécifiquement sur la méthode et les cas étudiés. L'effort de comparaison internationale sera d'abord justifié sur le plan théorique et les conditions de sa bonne réalisation précisées. Nous prendrons le temps de décrire les contextes propres à chacun des cas considérés. La perspective se veut large à ce niveau, nous aborderons successivement les contextes géographique, historique, démographique et économique. L'organisation administrative et la description des systèmes de transports urbains permettront de compléter la description des villes de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal. Nous rentrerons enfin dans les détails de la méthode, en insistant sur les données d'enquêtes-ménages, à la base de notre recherche. Leurs richesses et leurs limites seront évoquées à ce niveau.

Nous rendons compte dans la seconde partie des systèmes de localisation des activités et des résidences, avec comme objectif de préciser l'organisation spatiale des métropoles considérées. Les deux chapitres qui composent cette partie sont articulés chacun autour d'un travail de construction de typologies, respectivement fonctionnelles et résidentielles. La première porte plus spécifiquement sur les lieux d'exercice des activités professionnelles, scolaires, universitaires ou encore commerciales, de loisirs, de santé, etc. En décrivant, pour chaque fonction, les espaces qui concentrent en leur sein une part importante de l'attractivité de l'aire urbaine, nous pointons les territoires-clé du fonctionnement de l'aire urbaine. Le seconde chapitre porte sur l'organisation des espaces résidentiels. Nous visons moins alors à enrichir les analyses contemporaines des phénomènes ségrégatifs dans leur dimension résidentielle, largement documentés, qu'à rendre compte des modalités par lesquelles ces phénomènes se manifestent dans les quatre aires urbaines considérées. Les résultats obtenus dans cette seconde partie servent de base à l'étude que nous proposons de la ségrégation urbaine, ils ne constituent pas une fin en soi.

C'est dans la dernière partie que la relation entretenue par les citadins avec les espaces urbains est spécifiquement abordée. Nous y visons une description fine et spatialisée des modes de vie des citadins. Des typologies individuelles sont construites dans un premier temps relativement à la nature des activités réalisées. Cette approche a-spatiale est complétée ensuite par la considération des lieux de résidence et d'activités. Divers relations spécifiques à la ville sont finalement étudiées (immobilité, vie locale, pratique éventuelle du centre et des pôles d'attraction). Les comportements individuels en termes de mobilités et d'activités permettent finalement d'enrichir la perspective usuelle de la ségrégation urbaine dans les quatre cas considérés.

Partie 1 :

Modes de vie et modes de ville,

le rapport des citadins à l'espace urbain

Les sociétés contemporaines sont entrées depuis plusieurs décennies dans une « civilisation des grandes métropoles » (Mumford, 1961:658). Si le pessimisme de cet auteur quant à l'évolution des villes supporterait aujourd'hui quelques nuances que les dernières décennies permettent d'évaluer, vivre en ville reste assujetti à de nombreux maux (pour rester dans la sémantique de ce même auteur) dont l'étude et la compréhension ne cessent d'animer les spécialistes du monde entier. La ségrégation urbaine fait partie de ces tendances, inscrites dans le temps [Fourcaut, 1996] mais évoluant sans cesse dans ses proportions et ses formes. La perspective la plus fréquemment adoptée par les spécialistes pour l'aborder relève des localisations résidentielles. La place centrale et socialement ambiguë de la mobilité quotidienne dans les métropoles contemporaines suggère un renouvellement des approches. La description de la relation entre ségrégation urbaine et mobilité quotidienne sera au cœur du premier chapitre de cette partie.

Pour rendre compte de la variabilité des contextes urbains à travers le monde, quatre métropoles ont été considérées avec comme objectif de faire parler les contrastes qu'elles font émerger et les points communs autour desquels elles se rejoignent. Notre positionnement vis-à-vis de la comparaison et la méthodologie de ce travail de thèse, articulée autour des enquêtes-ménages transport, seront au cœur du second chapitre.

Chapitre 1 : La mobilité quotidienne pour une perspective enrichie de la ségrégation urbaine

Au Nord comme au Sud, les villes ne cessent de se développer, en leur sein et/ou par leurs marges. Relativement à cette évolution, les modes de vie ont changé. Après avoir évoqué les reconfigurations typiques des métropoles contemporaines, nous préciserons, comme l'avait fait G. Simmel ([1903], [1908]) en son temps, les déterminants et les traits typiques des modes de vie urbains. La mobilité quotidienne y tient un rôle fondamental, dont nous ferons ensuite état, tout en indiquant les acceptions qui lui sont usuellement associées. La ségrégation urbaine fait l'objet de la dernière partie de ce chapitre. Ce choix sémantique (*ségrégation urbaine*) suppose de notre part (pour se défaire des risques liés à la polysémie du terme) des explications et un positionnement. Ce dernier permet de justifier notre choix d'une étude des processus ségrégatifs au travers des comportements de mobilité quotidienne, et rend compte de la variabilité de la relation des citadins à la ville.

I. Les modes de vie en ville

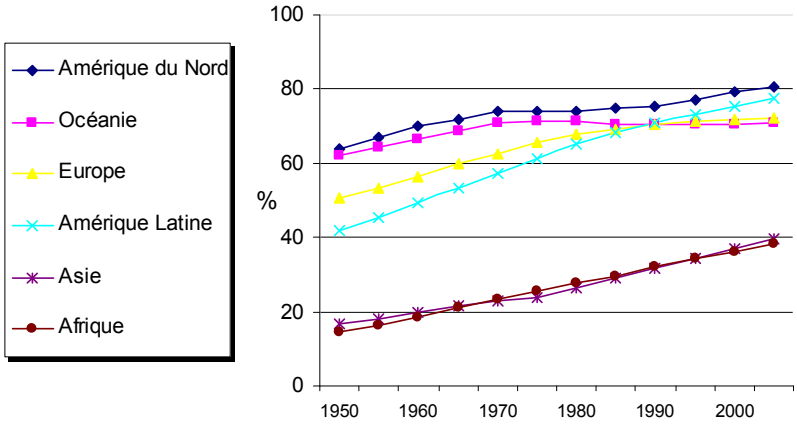
Bien que le phénomène urbain en tant que tel soit ancien, les situations contemporaines renvoient à des dynamiques variées que nous souhaitons préciser. En parallèle des reconfigurations métropolitaines, que nous décrirons dans un premier temps, les habitudes des citadins ont évolué et font apparaître des modes de vie extrêmement variables d'un individu à l'autre. Nous en ferons état dans un second temps.

A. Les contextes urbains contemporains

Selon les estimations fournies par les Nations Unies [UNFPA, 2007], la population urbaine a dépassé, à l'échelle mondiale, la population rurale en 2008. Les villes, petites, moyennes ou grandes continuent de croître, lentement dans le monde occidental, rapidement en Amérique Latine et très rapidement dans la plupart des pays africains et asiatiques. La réalité devient urbaine pour une part toujours plus grande de personnes. On peut s'attendre pour de

nombreux pays, en particulier occidentaux, à une saturation des taux d'urbanisation, tandis que la marge semble encore importante en Afrique ou en Asie (Graphe 1).

Graphe 1 : Evolution des taux d'urbanisation par continent, de 1950 à 2005



Source : [U.N.F.P.A., 2007]

Partout dans le monde, la croissance urbaine se traduit par le développement et la multiplication de grandes villes, typiques du *fait urbain contemporain* [Bassand, 1997]. Si des cités de grandes tailles ont existé sur tous les continents bien avant le XXe siècle, l'urbanisation tend depuis plusieurs décennies à se généraliser et prend des formes qui méritent d'être précisées. L'objet de cette partie est de faire le point sur les reconfigurations spatiales typiques des grandes villes contemporaines. Le discours que nous y tenons est assez général dans la mesure où nous décrivons des réalités communes à plusieurs contextes différents.

1. Urbanisation et métropolisation

Pour évoquer les reconfigurations fonctionnelles et/ou morphologiques des grandes villes contemporaines, il est fréquent de voir employer le terme de métropolisation ([Ascher, 1995], [Leresche & alii, 1995], [Lacour & Puissant, 1999], [Dureau & alii, 2000], [Cervero, 1998], etc.). Celui-ci renvoie alors à *« un ensemble de processus qui transforme la ville en métropole »* (Derycke, 1999:2). Ne considérons pas cependant la métropolisation comme une phase de transition entre deux états stables et bien délimités. Elle recouvre plutôt une série de processus concomitants : *« l'étalement spatial, les spécialisations fonctionnelles, le creusement des inégalités socio-territoriales, la différenciation croissante des espaces-temps*

des citadins, l'élargissement de leur espace de vie quotidienne et l'intensification des mobilités géographiques intra-urbaines » (Dubresson, 2000:13). Si les termes de métropoles et de métropolisation sont utilisés surtout en Europe, ils recouvrent des réalités communes à la plupart des villes du monde. Ces termes font assez directement référence à l'insertion et la dépendance croissantes des villes aux réseaux mondiaux (économiques, culturels, informationnels ou encore de solidarité). L'étalement spatial et les inégalités socio-territoriales représentent à nos yeux les tendances les plus fortes, leurs conséquences sociales seront largement développées dans la suite de cette thèse.

Pour rentrer dans le détail des reconfigurations spatiales des métropoles contemporaines, il est nécessaire d'aborder successivement les situations des villes occidentales et des villes dites du Sud (Amérique Latine, Afrique, Asie). *« L'explosion urbaine ne prend pas les mêmes aspects à travers le monde et elle ravive, semble-t-il, le clivage entre pays industrialisés et tiers-monde »* (Roncayolo, 1997:218). L'étalement spatial résulte ainsi plutôt d'une concentration au Sud (arrivée des populations dans les zones centrales, augmentation des densités et débordement) et d'une déconcentration au Nord (recherche des moindres densités) [Dureau & alii, 2000]. Nous aborderons enfin l'opposition ville/campagne et sa remise en cause par les reconfigurations spatiales contemporaines, au Nord comme au Sud.

2. La technique au cœur des mutations des métropoles occidentales

- La technique dans les moyens de production, de la révolution industrielle au fordisme

Sans contestation, c'est la révolution industrielle qui va initier les transformations dans les grandes villes il y a un siècle et demi. *« L'extension prodigieuse des échanges, de l'économie monétaire, de la production marchande, du « monde de la marchandise » qui va résulter de l'industrialisation, implique une mutation radicale »* (Lefebvre, 1968:6). Alors que les villes étaient confinées jusqu'au milieu du XIXe siècle à l'intérieur d'un mur d'enceinte, régulièrement élargi, l'immense apport démographique en provenance des campagnes va les faire exploser. On parle des phénomènes d'implosion/explosion. *« L'industrie a besoin de main-d'œuvre et de marché. Elle va donc prendre possession de la ville déjà existante, où la*

décomposition des structures agraires précapitalistes a fait affluer une masse humaine disponible. En s'y installant, elle en renforce encore le pouvoir d'attraction. Le résultat, c'est l'éclatement de l'ancienne forme urbaine. » (Blanquart, 1997:119). Les populations affluent vers les villes pour y trouver un emploi, dans l'industrie ou dans le commerce, mais également dans une économie urbaine en développement rapide. Accumulation donc, densification puis détente à partir du milieu du XIXe siècle, et ce jusqu'au milieu du XXe. Ceci correspond à une première vague centrifuge, qui peut être perçue comme une conséquence directe du *débordement* démographique des villes industrielles. Les métropoles occidentales s'étendent ainsi jusqu'à la seconde guerre mondiale. La dynamique s'accentuera et évoluera ensuite.

Après la guerre, l'économie occidentale connaît plusieurs décennies de croissance (les Trente Glorieuses), c'est l'ère du *fordisme.* Il se rapporte au mode de production du même nom, dont les caractéristiques principales sont la standardisation des produits et un fonctionnement en réseaux verticaux. Y est alors associé le mode de consommation de masse. *« This growth model had provided a temporary and prosperous compromise between labor and capital based on mass production, mass consumption, and centrally organised welfare state measures and regional development programs »* (Mayer, 1999:210). Pour limiter les coûts, on produit *identiquement* et *de plus en plus*, c'est la standardisation de l'économie. La forme de la ville va alors évoluer relativement à ce contexte économique. *« La ville fordiste est le résultat de la transformation des formes urbaines antérieures à la seconde guerre mondiale (...) adaptées aux nouvelles formes déterminées par la production et la consommation fordistes »* (Filion, 1995:197). Elle se caractérise par un usage toujours plus étendu de l'espace, une démarcation spatiale accrue entre résidence et emploi, et un mode de consommation basé sur la famille nucléaire et la maison unifamiliale. La ville est en recherche de nouveaux espaces permettant la fluidité des circulations. Apparue dans la ville industrielle, l'urbanisation en *doigts de gant* va se développer, et nombre de ménages, d'activités industrielles ou commerciales vont s'installer le long des grandes infrastructures de transports (voies de chemin de fer, canaux, autoroutes, etc.). Le modèle concentrique de E.W. Burgess [1925] est rapidement reconsidéré par M. Hoyt [1939] qui développe un modèle sectoriel pour rendre compte de cette forme de développement urbain. Au-delà de

l'effet structurant des réseaux à grande vitesse, ces nouvelles formes d'urbanisation doivent être considérées comme les prémices d'une culture urbaine de la mobilité qui deviendra *la norme*.

- La technique au service des temps de déplacements

Il est fréquent de voir opposées dans la littérature urbaine une forme historique, renvoyant à une concentration des populations et des activités, et une forme périurbaine, étalée, mitée et peu dense. Cette vision dichotomique ne permet pas de rendre compte de la diversité des formes et des dynamiques en termes d'emplois ou d'activités au sein même des centres-villes et des périphéries. Elle permet cependant d'insister sur le développement récent en périphérie d'une réalité urbaine différente de celle des villes centres. Ce sont des espaces distendus, qui découlent de l'étalement urbain et consacrent *«la diffusion spatiale quasi-totale des modes de vie urbains dans les pays occidentaux »* (Kaufmann & alii, 2001:11). L'éclatement des villes industrielles s'est en effet prolongé par un processus plus rapide et de plus grande envergure au sein duquel les transports ont joué un rôle clé. *« C'est dans l'univers de la mobilité que notre société façonne aujourd'hui ses nouveaux héros : le touriste et le cadre international, ses lieux culte : l'aéroport et l'autoroute, et son système des objets : Internet et la voiture »* (Le Breton, 2005:15). L'étalement urbain connu par les villes occidentales surtout dans la deuxième moitié du XXe siècle a été rendu possible grâce au développement et à la généralisation de *la vitesse accessible au plus grand nombre.* Les *doigts de gants* évoqués précédemment deviennent des *tâches d'huile* et les transports de masse se voient marginalisés dans la plupart des grandes villes par le développement rapide de l'usage de la voiture particulière. A partir du moment où les citadins ont eu les moyens techniques et économiques permettant une meilleure maîtrise de l'espace et du temps, ils ont réinvesti les temps gagnés dans des distances plus grandes [Zahavi & Talvitie, 1980]. Avant le premier choc pétrolier de 1973, on est loin de se soucier des impacts écologiques et énergétiques éventuels d'une croissance démesurée de l'usage de la voiture particulière. Selon M. Wiel [1999], les transformations des formes urbaines ne s'expliquent pas tant en termes de développement économique ou démographique que du point de vue du redéploiement des fonctions urbaines, et ce dans le cadre d'une forte évolution dans les conditions de mobilité. Nous sommes passés selon l'urbaniste français d'une ville *pédestre* à

une ville *motorisée*, d'une ville *à mobilité restreinte* à une ville *à mobilité facilitée,* c'est ce qu'il a nommé *la transition urbaine*. Le développement des techniques au service des moyens de déplacements motorisés permet donc à l'étalement urbain de s'accentuer et va par là même associer durablement l'urbain à la mobilité.

« La connaissance et la reconnaissance des territoires contemporains passent par ce premier point incontournable, essentiel, fondateur : la mobilité » (Chalas, 2000:95). Cette évolution forte dans les formes urbaines va ainsi de pair avec une évolution des modes de vie au sein desquels la mobilité quotidienne a pris une place prépondérante. Par un simple effet de taille, le mouvement devient indispensable à un semblant d'unité. *« Sans mobilité et sans réseaux, la métropole notamment se fragmente, avec des conséquences fatales tant pour les citadins que pour la collectivité »* (Bassand, 1997:173). La prise en compte de la mobilité dans le fait urbain contemporain va alors faire l'objet de nombreux travaux de la part des spécialistes de la ville. Dans sa description de la ville émergente, Y. Chalas [2000] aborde la ville-mobile. *« Parler de la ville-mobile, c'est d'abord parler de la mobilité qui est devenue dans nos sociétés la modalité première de la vie collective et du rapport au monde »* (Chalas, 2000:107). La prise en compte de la mobilité dans les *métapoles*[1] de F. Ascher [1995] permet selon lui de mieux comprendre le fonctionnement du couple mobilité/immobilité. Les modes de vie des citadins *métapolitains* d'un même ménage deviennent de plus en plus autonomes, le logement devenant leur seul point fixe.

Avec le développement de la voiture particulière, la mobilité apparaît comme constitutive des modes de vie des citadins dans les métropoles. Le citadin serait une victime de la mobilité [Viard, 1994], en résulteraient individualisme et rétractation du social. Nous aurons l'occasion dans la partie suivante de faire le point sur cette tendance.

- L'ère de l'information et de la communication

Dans le dernier quart du XXe siècle, les sociétés occidentales rentrent dans ce que nous appellerons ici l'ère informationnelle. Le développement rapide des technologies de

[1] « *Une métapole est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. »* (Ascher, 1995:34).

l'information et de la télécommunication semble avoir un impact important sur les localisations et donc sur les formes urbaines émergentes. Si l'on parle alors rapidement de la mort de la ville [Glaeser, 1998], les reconfigurations urbaines contemporaines suggèrent de revoir les prévisions catastrophistes avancées il y a quelques années [Choay, 1994].

Selon F. Choay [1994], le monde contemporain n'est plus composé d'espaces et de lieux, mais de réseaux et de flux. On retrouve cette même idée dans nombre de travaux parmi lesquels la réflexion sur les villes globales par M. Castells [1989] et S. Sassen [1991], bien que le premier insiste plus spécifiquement sur la dualité des métropoles, composées de *l'espace des lieux* et de *l'espace des flux*. Si l'ère informationnelle questionne la place de l'espace comme principe organisateur des villes contemporaines, elle ne la remet cependant pas en cause. Les cités lisière ou *Edge cities* de J. Garreau [1991] et de nombreux technopôles [Castells & Hall, 1994] se développent aux Etats-Unis et en Europe. Ces nouvelles formes d'organisation au sein de l'espace urbain s'inventent certes dans les périphéries, mais elles renvoient à un regroupement qui prouve que la localisation dans l'espace ne se fait pas au hasard. La mort annoncée des centres-villes au bénéfice des périphéries dans les villes occidentales n'a pas eu lieu. Dynamisés par le processus de gentrification, ces espaces n'ont perdu ni leur population, ni les activités qui s'y situent depuis des décennies.

La considération de la technique comme facteur explicatif des mutations urbaines du XXe siècle nous semble finalement riche de sens. Cette double approche nous amène à pointer deux tendances fortes touchant les métropoles contemporaines occidentales, à savoir le développement en périphérie des résidences et des activités et la généralisation de la mobilité. Tel que nous allons le voir maintenant, les dynamiques d'urbanisation dans les villes du Sud ont été différentes.

3. L'urbanisation au Sud, une dialectique formalité/informalité

Les villes du Sud ont une histoire parfois ancienne, mais les évolutions qu'elles ont connues au cours du XXe siècle sont considérables, à tel point que l'on parle d'*explosion urbaine* [Roncayolo, 1997]. Pour comprendre la forme de l'urbanisation de la plupart des villes des

pays du Sud, il convient d'aborder la dialectique formalité/informalité. Tel que nous allons le décrire, c'est au travers de ces deux sphères, sans cesse en opposition mais complémentaires, que les villes du Sud se sont façonnées depuis des décennies. Nous concentrerons notre description sur l'Amérique Latine et l'Afrique. Les villes asiatiques ne sont pas concernées par les lignes qui suivent, car aucune d'entre elles ne compte parmi notre corpus. Nous préciserons les raisons de ce choix dans la section portant sur les choix d'ordre méthodologiques.

Lorsque les Européens prennent possession de leurs nouvelles colonies, il existe déjà des villes de taille parfois importante, dites pré-coloniales ([Massiah & Tribillon, 1987], [Rochefort, 2000]) ou anciennes [Coquery-Vidrovitch, 1993]. Ces villes vont rapidement être transformées (voire recouvertes) par la main rationalisatrice du colon planificateur. On parle alors d'une politique de *tabula rasa* aussi bien en Amérique latine [Dureau & alii, 2006] qu'en Afrique [Massiah & Tribillon, 1988]. *« Le modèle urbain colonial est un modèle fondateur tant historiquement – une grande part des villes du tiers-monde sont originellement coloniales – que techniquement – l'urbanisme moderne est méthodologiquement issu de l'urbanisme colonial »* (Massiah & Tribillon, 1988:19). Pour des raisons militaires dans un premier temps, puis économiques et *hygiénistes*, les colons vont redessiner la ville avec comme rêve *« d'effacer l'histoire antérieure, de la rejeter dans la barbarie »* (Massiah & Tribillon, 1988:22). Il s'agit de mettre de l'ordre, de *rationaliser*. Les plans en damier, facilement repérables dans certaines villes africaines et beaucoup de villes latino-américaines, vont se développer. L'administration, qui se déclare maître du sol, va réorganiser la trame des quartiers au fil du développement de la ville grâce à des « déguerpissements » ou des relocalisations. Une autre des marques fortes du modèle urbain colonial renvoie à la séparation explicite du village indigène et des quartiers européens, avec une éventuelle zone tampon entre les deux. Plusieurs décennies sont passées mais les espaces des villes du Sud restent fortement marqués par cette période. Rappelons ici que *« la ville coloniale – son emplacement comme sa localisation – résulte d'une projection extérieure ; la décision qui la créé, est formulée au loin, et s'impose au territoire qui la subit »* (Massiah & Tribillon, 1988:37). Il reste que même pendant cette période où la puissance publique tente de planifier et d'organiser, une ville illégale continue d'exister, une ville informelle qui ne

respecte pas les règles administratives coloniales. Cette ville *n'existe pas* aux yeux des colons.

A la veille de l'indépendance dans les pays latino-américains, c'est-à-dire dans la première moitié du XIXe siècle, l'urbanisation y est forte, mais ce n'est pas avant les années 1930 que la croissance urbaine latino-américaine va redémarrer à un rythme soutenu [Dureau & alii, 2006]. Pendant ce temps, les villes occidentales se développent rapidement à l'occasion de la révolution industrielle. L'urbanisation des villes africaines va s'accélérer quant à elle à partir du milieu du XXe siècle, au moment où une partie importante des pays du continent accèdent à l'indépendance. Une relation directe entre les deux n'a pas pu cependant être établie [Dupont & Pumain, 2000]. En un siècle, la population totale de la zone subsaharienne a été multipliée par dix pendant que la population urbaine l'était par cent ! [SAH/DLR, 2000]. La croissance des villes aussi bien latino-américaines qu'africaines découle d'un exode rural important (lié en particulier au développement de l'industrie et de l'économie de marché dans ces régions) et d'un taux d'accroissement naturel largement positif... *« Souligner que l'arrivée en ville est liée à la recherche d'un meilleur revenu dans un système de plus en plus monétarisé est un truisme »* (Chaléard & Dubresson, 1990:283). Diverses conséquences du gonflement des populations dans les villes ne tardent pas alors à se ressentir. Le phénomène étant rapide et les moyens pour l'administration de le prévenir et de le gérer étant faibles, les nouveaux arrivants vont faire exploser la ville planifiée, formelle, en ayant recours à plusieurs stratégies pour accéder à un toit. Au regard d'une intervention publique insuffisante, ce sont les acteurs privés qui vont faire face à la situation en particulier grâce à des opérations de lotissement, légales ou non… Un lotisseur privé peut effectivement décider de ne pas développer les infrastructures imposées par les règlements d'urbanisme et simplement délimiter des espaces et tracer des passages (qui feront office de rues), pour vendre ses parcelles, avec un moindre coût pour lui et à bas prix pour l'acheteur. Ce type de transaction sera plébiscité par beaucoup de lotisseurs pour répondre à une forte demande de la part des ménages de classe inférieure et moyenne inférieure. C'est donc souvent a posteriori que la puissance publique interviendra pour organiser les espaces et parfois construire des infrastructures (de transports, d'enseignement, d'assainissement, d'eau potable, etc.). On parle également d'*invasions*. Les résidents s'installent sur des terrains dont ils ne sont pas propriétaires faute de mieux. La puissance publique se trouve prise entre des

propriétaires et le droit à la propriété d'un côté, et des citadins souvent défavorisés, parfois organisés grâce à des associations ou des ONG et réclamant un droit à la terre de l'autre côté. Ces deux formes informelles d'accès au sol se retrouvent aussi bien dans les villes africaines [Rochefort, 2000] que latino-américaines [Dureau, 2006].

C'est donc l'initiative privée, à titre individuel ou au travers d'entreprises, qui va permettre de faire face à l'afflux de nouveaux citadins. *« Alors que l'intervention publique est limitée à de rares procédures de lotissement, accompagnées d'opérations de « déguerpissement » menées sans ménagement vis-à-vis de résidents parfois installés de longue date, la production de l'espace urbain et de l'habitat ouest-africains repose essentiellement sur les acteurs privés »* (Plat, 2002:10). C'est dans ce cadre que l'habitat en concession, horizontal et peu dense, va continuer de se développer. *« La superficie des mégapoles africaines triple lorsque leur population double »* (Le Bris, 1996:150). L'urbanisation horizontale dans la plupart des villes africaines ne doit pas masquer de fortes concentrations dans certains quartiers, qui sont généralement les quartiers anciens. Cette tendance peut également être observée dans la plupart des villes latino-américaines. Les taux de croissance urbaine semblent aujourd'hui stabilisés en Afrique et ont largement décru en Amérique Latine (ils restent positifs dans les deux cas).

Contrairement à l'expansion spatiale des villes occidentales, qui s'est faite relativement aux infrastructures de transports, la dispersion spatiale des villes du Sud se fait sans infrastructures de transports pré-existantes. De cette urbanisation rapide et largement informelle résultent des contrastes étonnants entre espaces urbains contigus. Selon B. Lautier [2003], les villes latino-américaines peuvent se comprendre en termes de peau de léopard : des tâches de modernité (branchées sur la circulation mondiale) sont réparties sur une peau à l'écart du mouvement. Et il n'est pas rare de voir se côtoyer dans les villes du Sud bidons-villes et buildings modernes et luxueux [Diomande, 2001]. Les activités, les services et les lieux de décisions politiques se concentrent alors dans certains quartiers (souvent centraux) tandis que d'autres espaces de la ville, purement résidentiels, en sont absolument dépourvus.

Les transformations urbaines que nous venons de présenter, au Nord puis au Sud, reposent la question de ce qu'est la ville. Longtemps celle-ci a été définie par opposition avec la

campagne. Cette opposition permet-elle encore aujourd'hui d'enrichir la vision que l'on peut avoir de la ville ?

4. L'opposition ville/campagne dénaturée

> *« Au-delà de la valeur pratique, il importe de comprendre la portée symbolique du geste de la démolition du mur de séparation. Le mythe dualiste de la ville et de la campagne est-il remis en question ? Si oui, pourquoi et avec quelles conséquences sur les formes urbaines ? »* (Rémy, 1998:245).

Le premier urbaniste à traiter de l'opposition entre villes et campagnes est l'urbaniste espagnol H. Cerda [1867]. Il s'est intéressé tout particulièrement aux noyaux de construction hors du centre de l'*urbe*[2], qu'il appelle les *suburbies*[3]. Ceux-ci se situent au-delà des remparts des villes, donc n'en font pas partie en tant que tels. Leur formation peut s'expliquer selon H. Cerda par plusieurs phénomènes de nature différente. Il peut s'agir de l'attraction de la voirie, d'une activité industrielle, de raisons administratives, ou encore du processus d'expansion (c'est ce processus qui sera la base du modèle de E.W. Burgess). Dans le dernier cas, la formation du *suburbie* a pour origine une densité trop forte caractérisant l'*urbe*, générant parmi ses habitants un désir de fuite. Quelles que soient les raisons qui ont présidé à leur formation, les *suburbies* sont perçus comme des *parasites*, ils ne sont ni ville (car au-delà des remparts), ni campagne (car en relation forte avec l'*urbe* dont ils dépendent). Dès le XIXe siècle, cette opposition entre villes et campagnes ne correspond donc pas vraiment aux réalités urbaines. Il s'agit plutôt d'une opposition idéologique renvoyant à ce que les urbanistes maîtrisent ou non.

Les sociologues de l'école de Chicago appréhendent également la ville par opposition à la campagne dans les débuts du XXe siècle. Elle est considérée comme une forme originale et instable de liaison entre la société et l'espace. Phénomène global, elle est une «*forme spécifique d'association humaine »* (Wirth, 1938:254) et s'oppose directement au village. La ville est définie comme *« un établissement relativement important, dense et permanent d'individus socialement hétérogènes »* (Wirth, 1938:258). La campagne serait alors un

[2] Le terme *urbe* est préféré par cet auteur au terme *cité* pour désigner l'espace urbanisé. Ce choix sémantique a pour but de dépasser la connotation politique pour une approche plus sociale.
[3] par décomposition, le terme « suburbies » signifie au-delà de l'*urbe*, au-delà de la ville.

établissement relativement faible, peu dense, et permanent d'individus socialement homogènes. Cette opposition est structurante pour les sociologues de Chicago dans leur quête de compréhension de la ville. Au sein de la même équipe de recherche, E.W. Burgess [1925] décrit clairement le processus dit d'expansion à travers la *succession*[4]. Il existe parallèlement un mouvement résidentiel centrifuge caractérisant les ménages au fil de leur intégration dans la ville. La zone IV (périphérique) est décrite par le chercheur comme la *« terre promise »* (Burgess, 1925:140). C'est en fait précisément cette expansion spatiale qui remet en cause l'opposition idéelle ville/campagne.

A quoi renvoie la périphérie dans sa forme étalée ? Celle qui rime avec la maison individuelle et l'usage de moyens de transport individuels tels que l'automobile concerne presque tous les pays occidentaux et se développe maintenant dans d'autres contextes. Si villes et campagnes semblaient s'opposer, elles paraissent se réunir dans l'aventure pavillonnaire. *« C'est une constatation banale, dans nos sociétés technicistes, que de constater l'effacement du couple ville-campagne, le passage à une urbanisation généralisée ou à ce composé rural-urbain qu'on appelle parfois rurbanisation »* (Roncayolo, 1997:28-29). Ce sont les communes rurales qui accueillent l'essentiel de la croissance urbaine. Ceci s'explique en premier lieu par la volonté des gens d'accéder à ce type d'habitat et de mode de vie (symbiotique de l'urbain et du rural…) [Vieillard-Baron, 1999]. Mais le périurbain est-il vraiment une fuite de la ville, tel que l'abordent les sociologues de Chicago et H. Cerda, ou un retour aux origines, à la famille, bref, ce qui caractérisait la vie il y a quelques décennies [Estèbe, 2004] ? L'étalement urbain résulte de plusieurs tendances parmi lesquelles le besoin de desserrement, la croissance du nombre de ménages, et le développement urbain (expansion du territoire dans un contexte de refus de l'urbanisme des grands ensembles). Ce type d'aménagement est mal-aimé en partie de par sa composante irrationnelle : la puissance publique y a été relativement absente et les acteurs principaux sont plutôt les sociétés immobilières et les citadins (sphère privée élargie). Quelle est alors la place de l'*individu* dans les grandes villes contemporaines ? P. Estèbe [2004] note la grande difficulté des

[4] « *tendance de chaque zone à étendre son territoire sur la zone immédiatement périphérique* » (Burgess, 1925:136).

spécialistes universitaires et des politiques à comprendre et accepter les pratiques d'autonomie populaire et leur impact sur la morphologie urbaine.

J. Rémy reprend le débat sur l'opposition ville/campagne, qu'il réinterprète selon un principe simple : il n'y a pas, ou plus, de délimitations dans les relations sociales urbaines et rurales. Ceci marque le divorce ou plutôt la redéfinition du rapport entre l'espace et les individus. Si la dialectique dualiste et idéelle ville/campagne apparaît désuète pour rendre compte des situations urbaines, une autre opposition fait sens aux yeux du chercheur belge, celle qui existe entre des situations urbanisées et non urbanisées (chacune pouvant exister aussi bien en ville ou à la campagne) [Remy & Voyé, 1992]. L'urbanisation renvoie selon lui à une évolution du rapport qu'entretiennent les citadins avec l'espace. Dans une situation urbanisée, une grande maîtrise des espaces se décline avec une certaine liberté (qui renvoie d'ailleurs à une notion d'individuation). La spécialisation fonctionnelle des espaces urbains contemporains en est une des caractéristiques. A l'inverse, les individus se replient dans l'espace et sont moins mobiles dans une situation non-urbanisée.

Cette réinterprétation du couple ville/campagne en termes de situation urbanisée/non-urbanisée est riche de sens, elle permet de mieux comprendre la réalité des villes occidentales contemporaines et offre à repenser les réalités urbaines à l'aune des modes de vie des citadins. Au travers de leur diversité, les relations entretenues par les citadins avec la ville sont questionnées dans une dialectique distance/proximité. L'effort théorique de J. Rémy et L. Voyé marque également leur volonté de passer, dans les réflexions, des formes et configurations urbaines aux modes de vie et formes d'appropriation de l'espace par les citadins, une volonté à laquelle nous nous associons. En quoi et comment les modes de vie des citadins se sont alors transformés au fil des reconfigurations spatiales métropolitaines ?

B. Les modes de vie urbains

Nous proposons maintenant de faire le point sur les diverses approches des modes de vie urbains, des réflexions pionnières de G. Simmel aux travaux contemporains de V. Kaufmann et son équipe.

1. Métropolisation et modes de vie

L'hétérogénéité sociale, évoquée par L. Wirth dans sa définition de la ville (présentée page 27), est considérée également par G. Simmel ([1903], [1908]) comme typique des métropoles. Il y fait référence au travers de la figure de l'*étranger*. Tous les citadins ou presque sont considérés comme « étrangers » les uns pour les autres. La richesse de l'analyse de G. Simmel tient alors dans la perception de la distance comme un facteur non seulement social mais également mental. Cette nouvelle forme de distance serait construite par les citadins pour se protéger, la confrontation interindividuelle générant des frictions et des agacements. *« La proximité corporelle et l'exiguïté rendent à plus forte raison évidente la distance mentale »* (Simmel, 1908:71). Puisque les *Autres* sont trop nombreux et potentiellement différents, il s'agit de les éviter. Ces rapports à l'inconnu, *« superficiels, éphémères et segmentaires »* (Wirth, 1938:263), ont participé à une évolution des types d'interactions sociales et des rapports à l'espace telle qu'ils pouvaient exister dans des contextes ruraux par exemple. Les citadins se connaissent moins et cherchent moins à se connaître. On peut parler alors d'un repli sur la sphère privée, le pavillon et la voiture particulière allant dans ce sens. Nous sommes aujourd'hui dans l'ère de l'information et de la communication, et même si les conséquences directes en termes de comportements individuels sont difficiles à établir, *« la communication électronique ou numérique survalorise l'espace de la vie privée »* (Di Méo, 1999:87). La voiture particulière, *« cet habitacle personnalisé, individuel ou familial, cette cellule fermée sur l'extérieur, ce prolongement mobile de la maison (...) »* (Di Méo, 1999:88), déjà largement répandue dans certaines villes et en phase de le devenir rapidement dans d'autres, se fait l'écho du besoin croissant de maîtrise de l'espace et du temps par les citadins.

Nous avons insisté dans la partie précédente sur l'étalement urbain que connaissent les grandes villes depuis plusieurs décennies. Cet étalement de l'habitat et des activités a pris des formes différentes selon les contextes mais a nécessairement été associé à une recomposition fonctionnelle des territoires. Le déséquilibre d'attractivité de certains espaces au détriment d'autres a transformé le rapport à l'espace-temps des citadins. *« La mutation actuelle de la ville renvoie, de manière générale, au passage de la ville industrielle au fait urbain, qui se caractérise par la diffusion spatiale des modes de vie et une fragmentation*

accrue en termes de ségrégation » (Avenel, 2002:5). L'habitat, le lieu de travail ou d'études, les espaces associés aux achats ou aux loisirs sont souvent éloignés les uns des autres et nécessitent de la part des citadins de se déplacer dans la ville. *« Nous vivons désormais sur un territoire éclaté, c'est la figure de l'archipel organisé par des trajets »* (Bellanger & Marzloff, 1996:150). Les *« territoires modes de vie »* (op.cit., 1996:149) offrent ainsi à repenser la relation entre les citadins et la ville en considérant plus largement les mobilités et les transits.

Dans les villes contemporaines, du Nord comme du Sud, la proximité est remise en cause par l'amélioration des conditions de mobilité dans l'organisation quotidienne des espaces par les citadins. La métropole est le lieu de la rencontre d'une grande diversité de population, ce qui participe d'ailleurs à l'originalité et la diversité des modes de vie qui s'y inventent.

2. Les modes de vie, une approche individuelle

Si les modes de vie métropolitains nécessitent d'être étudiés plus précisément, il est important d'abord de préciser à quoi cette notion fait référence. Dans une acception générale d'abord, *« la notion de mode de vie inclut non seulement les pratiques de consommation, mais aussi les formes de sociabilité et les emplois du temps libre »* (Boudon, 2000:348). La première remarque que nous pouvons faire ici est que les modes de vie dépendront manifestement des sociétés dans lesquelles les individus considérés habitent. Les achats par exemple ne se font pas dans les mêmes types de lieu et ne répondent pas aux mêmes besoins selon que l'on se situe en Afrique, en Amérique Latine, en Europe ou en Amérique du Nord… Il en est de même des réseaux de sociabilité, qui tiennent une place différente selon les contextes considérés. Cette diversité des modes de vie entre sociétés urbaines se voit ensuite relayée par une forte diversité intra-urbaine. Une seconde définition, proposée par V. Kaufmann, permet de nous en rendre compte : les modes de vie sont selon lui le *« reflet des aspirations des personnes et des contraintes de la vie quotidienne »* (Kaufmann, 1999:10). La tension entre désirs et contraintes à laquelle il est fait référence ici se retrouve fréquemment dans la littérature sur les modes de vie. Dans *La société des individus*, Norbert Elias [1991] aborde l'individu à travers l'intériorisation des contraintes et la différenciation. Pour cet auteur, la ville est un cadre qui lie les individus les uns aux autres. Si la métropole

peut être considérée de prime abord comme un espace de liberté, *« je suis mille possibles en moi, mais je ne puis me résigner à n'en vouloir être qu'un seul »* (Gide cité dans Paquot (1996:16)), ces libertés sont largement bornées par un panel de contraintes parmi lesquels des contraintes corporelles, spatiotemporelles et socio-politiques [Di Méo, 1999]. Celles-ci fonctionnent comme des *« frontières (...) qui limitent les conduites dans l'espace-temps »* (Giddens, 1987:164). T. Hägerstrand [1975] insiste beaucoup sur les limites imposées par la nature même du corps humain et sur les contextes physiques dans lesquels se déroulent les activités au quotidien. Il évoque certains principes à la base du mouvement humain dans l'espace-temps : le corps est indivisible et ne possède pas le don d'ubiquité, deux corps ne peuvent occuper le même espace à un moment donné, etc. Ces contraintes physiques cadrent l'action humaine, mais ne sont pas à la source même des différenciations interindividuelles. C'est pourtant bien au sein de la dialectique entre désirs et contraintes qu'elles vont prendre corps. Les préférences d'un individu et les limites qui les bornent dépendent en effet de son âge, son genre, son statut, son niveau d'éducation, son histoire personnelle, la composition du ménage auquel il appartient, etc. Des contraintes d'ordre économique viennent compléter le tableau.

Les comportements des citadins peuvent finalement être appréhendés comme des arbitrages sous contraintes [Kaufmann & Flamm, 2002]. La place centrale de l'individu dans la réflexion sur les modes de vie se retrouve dans la définition donnée par I. Salomon (1980:15) *: « a pattern of behavior which conforms to the orientation an individual has to the roles of family member, worker and consumer of leisure and to the constrained resources available ».* L'interdépendance entre les modes de vie et les positions sociales est mise en avant et ne saurait être négligée [Scheiner & Kasper, 2003]. Dans la littérature se trouvent d'ailleurs rassemblées diverses monographies et autres études sectorielles concernant les étudiants ([RATP, 2002], [Rackelboom, 2001]), les actifs [Wenglenski, 2002] ou les retraités ([Pochet, 1995], [Bussière & Thouez, 2002]). Les rôles sociaux, sur lesquels insistent S. et P. Hanson [1981], ainsi que les différenciations hommes/femmes ([Spain, 1993], [Root & Schintler, 1999]), seront au cœur de notre travail de thèse. Une réflexion sur les modes de vie nécessite finalement de rentrer à l'intérieur de la ville pour pointer les différences entre citadins, rentrer dans les quartiers pour y éclairer les particularités, rentrer dans les ménages pour souligner les différences entre les membres du ménage.

Des comportements et activités divers, qu'ils se déroulent à l'intérieur ou à l'extérieur du logement, sont mobilisés dans l'approche des modes de vie. Nous souhaitons cependant les aborder avec l'objectif d'éclairer la relation entre les citadins et leur ville. Le fait de rester dans son logement pendant toute la journée a un sens en termes de pratique de l'espace (ou en l'occurrence de non-pratique), mais les occupations des individus au sein de leur logement pendant cette journée ne rentre pas dans le cadre de notre réflexion. Nos efforts se concentrent sur une dimension seulement des modes de vie, à savoir la dimension spatialisée. Ce même type d'approche a été choisi par V. Kaufmann, C. Jemelin et J.-M. Guidez [2001] dans leur recherche sur l'automobile et les modes de vie. La richesse potentielle de cette approche tient au fait que les espaces urbains ne sont pas considérés comme de simples supports. L'espace métropolitain n'est jamais isotrope. Les choix quotidiens des citadins portent sur leurs activités, leurs mobilités mais également sur les espaces qu'ils vont pratiquer. L'articulation des activités et des espaces par les citadins renvoie finalement à la mobilité quotidienne, qui apparaît comme une entrée pertinente des modes de vie urbains. Lorsque V. Kaufmann [1999] en définit trois idéaux-types : citadin, californien et métropolitain, il rend compte de la diversité des types de mobilité des citadins comme révélateur de la manière de vivre en ville, de vivre la ville.

II. La mobilité quotidienne, un outil d'analyse des dynamiques spatiales quotidiennes

A. Les acceptions usuelles de la mobilité urbaine

En présentant les transformations typiques des métropoles, nous avons insisté sur le rôle-clé joué par la mobilité. Le mouvement fait partie intégrante des sociétés contemporaines, mais de quels mouvements, de quelles mobilités parle-t-on ? Aujourd'hui, les biens, les informations, les capitaux et les personnes circulent constamment, les résidents et les emplois se délocalisent et se relocalisent. Nous n'étudierons pourtant que la mobilité des personnes. L'ère du mouvement, dans laquelle nous vivons aujourd'hui, doit son existence à une grande révolution technique. Dans ce contexte, les habitudes ont fortement évolué, tout particulièrement celles des citadins. Un nouveau rapport au temps et à l'espace caractérise alors les modes de vie contemporains. La barrière de la distance par exemple a été partiellement levée, re-questionnant par là-même la relation au *lointain*. Etudier la mobilité des personnes est donc une manière d'étudier les nouvelles manières de vivre des individus dans leur société en mouvement.

D'un point de vue général tout d'abord, la mobilité, le mobilier et la mobilisation ont une racine commune [Bourdin, 2002]. Des liens existent ainsi entre la mobilité et l'idée d'un aménagement de l'espace par ses usagers, d'une appropriation. Le regroupement de plusieurs individus dans un projet collectif semble également y être associé. On parle généralement de mobilité dans une acception soit spatiale, soit sociale. La seconde ne sera pas abordée dans cette recherche. Si la mobilité sociale peut être liée à la mobilité spatiale, elle ne l'est qu'indirectement et l'étude de ce lien ne fait pas partie de nos ambitions. La mobilité spatiale concerne quant à elle des mouvements différents selon la récurrence et l'échelle spatiale considérées. La mobilité résidentielle renvoie par exemple à la dynamique migratoire des personnes, à l'ensemble des lieux de résidence, des fréquences et motifs de déménagement, etc. Nous ne nous situerons pas à ce niveau. Dans la mesure où nous cherchons à rendre compte des modes de vie urbains et des relations entretenues par les citadins avec leur ville au quotidien, nous concentrerons notre attention sur la mobilité dite quotidienne.

La mobilité quotidienne résulte dans un premier temps de la mobilité résidentielle, qui s'inscrit dans des temporalités plus grandes. Pour chaque citadin en effet, le point de départ de ses déplacements quotidiens est son logement, et ce logement est le point final (figé au moment de l'étude) de ses migrations résidentielles. L'étude des mobilité résidentielle est riche de sens, mais ne fait pas partie de notre cadre de recherche centré sur les modes de vie, donc sur les activités et mobilités quotidiennes. La localisation résidentielle, point d'appui à partir duquel les mobilités se déploient, doit être comprise comme une étape figée d'une dynamique ancienne. Et c'est à partir de ce logement que les habitudes vont se prendre. Déjà évoqués dans les définitions des modes de vie, le quotidien et l'habitude tiennent une place de premier ordre dans notre approche. *« Je crois l'humanité plus qu'à moitié ensevelie dans le quotidien »* (Braudel, 1985:13). Le quotidien contient selon F. Braudel [1985] un riche passé et s'exprime en petits riens qui prennent tout leur sens lorsqu'ils sont combinés. En ce sens, l'auteur souligne les habitudes *incorporées,* témoins du passé de par les expériences acquises par les acteurs. Le vécu, au travers d'un échange avec la société au sens large, vient donner une essence à des comportements routiniers[5] qui peuvent paraître a priori vides de sens.

Ensemble des déplacements réalisés à l'intérieur d'une journée, la mobilité quotidienne articule les activités hors domicile, les lieux qui y sont associés et les modes de transport utilisés. Elle n'est pas uniquement une demande dérivée de l'accomplissement d'une série d'occupations mais résulte également des possibilités qu'a chacun de se mouvoir [Orfeuil, 1999]. Ce qui signifie que *« l'antécédence des places sur le déplacement »*, pour reprendre les termes de G. Amar (1993:4) n'est pas toujours vérifiée. On sait par exemple que pour un certain nombre de citadins, le choix de lieu de résidence, mais également celui du lieu de travail ou d'étude va reposer entre autres critères sur les conditions de mobilité vers ces espaces. Les détours ou haltes au sein même d'un déplacement [Amar, 1993] représentent un autre exemple pour lequel l'antécédence des places sur le déplacement est remise en cause. L'objectif de cette réflexion est de replacer la mobilité quotidienne au cœur de l'action individuelle, ce qui justifie son étude pour une approche des modes de vie.

[5] Pour A. Giddens, la routinisation renvoie à des « *styles coutumiers et des formes de conduite usuelles qui servent d'appui à un sentiment de sécurité ontologique qui, en retour, favorise ces styles et ces formes de conduite* » (Giddens, 1984:443).

Telle que décrite précédemment, la mobilité quotidienne apparaît comme le liant dans l'espace et dans le temps des activités réalisées à l'intérieur d'une journée. Elle permet donc d'appréhender le rapport spécifique au temps et à l'espace de chaque citadin. La mobilité, au travers des déplacements, révèle avant tout des mouvements dans l'espace : du point A vers le point B, puis du point B vers le point C avant un retour au point A. La mobilité quotidienne est une riche entrée pour aborder le rapport à l'espace des citadins. Nous avons déjà évoqué la transition urbaine de M. Wiel [1999] au rang des grandes évolutions urbaines du XXe siècle. L'auteur insiste, pour la décrire, sur la recomposition des espaces urbains par la mobilité facilitée. Lorsque les conditions de mobilité d'un grand nombre de citadins changent, ce sont leurs pratiques de l'espace qui se transforment, puis les espaces urbains eux-mêmes. La mobilité quotidienne est finalement ce qui relie les espaces les uns aux autres, ce qui les articule pour leur donner sens et donner vie à la ville entière. Le rapport au temps nécessite quant à lui quelques approfondissements. Il évolue tout d'abord dans sa signification selon les contextes et les individus considérés. *« The priority given in mobility in contemporary societies is deeply embedded in the process of capitalist development, where the concept of time as a value is increasingly relevant »* (Vasconcellos, 2001:54). Dans les métropoles contemporaines, le temps est central dans l'organisation et le fonctionnement du système productif [Klein, 2005], et dans les choix de comportements des citadins. *« L'avènement du périurbain consacre la primauté de l'espace-temps sur l'espace-distance »* (Kaufmann & alii, 2001:17). La valeur que chaque citadin accorde au temps est en fait directement associée à son mode de vie. Les économistes parlent alors de *la valeur du temps* pour rendre compte du prix que chacun est prêt à mettre pour gagner du temps (en particulier dans les transports). Un étudiant, peu occupé par ses cours, préfèrera sans doute mettre plus de temps et moins d'argent dans ses déplacements qu'un cadre supérieur. Ces quelques mots sur la valeur du temps ont juste vocation ici à rendre compte de la contrainte temporelle, dont l'importance varie selon les populations (et les sociétés).

L'étude de la mobilité quotidienne est une étude des déplacements effectivement réalisés par les individus en question. Elle renseigne sur l'accès des personnes aux activités, qu'il faut bien distinguer de l'accessibilité. L'accessibilité est avant tout une qualité urbaine [Amar, 1993], elle suppose en ce sens une maximisation des opportunités pour les citadins, une liberté dans leurs choix d'activités. *« L'accessibilité caractérise des lieux. Elle est donc une*

des conditions de la mobilité » (Rémy, 1996:138). Les aménagements urbains peuvent alors avoir pour vocation d'améliorer l'accessibilité d'une territoire à un autre. Ils sont nécessaires mais jamais suffisants à la génération d'un déplacement. Car du point de vue de l'individu, l'accessibilité n'est qu'une condition nécessaire du déplacement effectif. Pour aller en un lieu, il faut certes que ce lieu soit accessible, mais ce qui fait que le déplacement se déroulera ou non, c'est la décision de l'individu. A. Begag [1991] le souligne en évoquant le repli de certaines populations de Vaulx-en-Velin, alors même que de nombreux espaces de Lyon/Villeurbanne leur sont accessibles. La décision est le résultat de la rencontre des désirs avec le champ des activités possibles délimitées par leur caractère *accessible.* Il faut donc bien faire la différence entre accès effectif et accessibilité. Notre étude de la mobilité quotidienne est une étude des accès effectifs et ces accès sont directement associés à des modes de transports, dont l'usage a permis le déplacement.

B. Les modes de transport

Les modes de transport sont avant tout des moyens pour les citadins d'accéder à des lieux et des activités. Ils leur permettent de se déplacer dans l'espace, au prix d'un certain temps et d'un coût. Le seul mode de transport non mécanisé et non motorisé est la marche à pied. Les vélos, les deux-roues moteur, les voitures particulières, ou encore les transports collectifs (taxis, bus, métros…) sont eux aussi fréquemment utilisés dans les métropoles contemporaines pour les déplacements quotidiens. Un mode de transport peut être défini comme *« un objet sociotechnique résultant d'une combinaison stable et efficiente d'éléments (…) :*

- *Matériels : puissance motrice et/ou filière technologique (musculaire, aéronautique, ferroviaire, etc.);*
- *Socio-professionnels : savoir-faire, métiers, cultures et organisations professionnelles;*
- *Socio-culturels : représentations sociales, images, ''mythes'', etc. »* (Amar, 1993:10)

Cette définition suggère alors une nécessaire différenciation entre des objets techniques similaires situés dans des contextes différents. Du point de vue socio-professionnel,

l'utilisation des deux-roues motorisés en Afrique est par exemple associée à une multitude de petits mécaniciens, qui peuvent réparer au moindre coût en particulier grâce à la récupération. Par ailleurs, le nombre important d'étalages et de petites boutiques le long des rues n'est pas étranger à un usage généralisé de la marche à pied. Dans le cadre socio-culturel maintenant, on peut évoquer un certain nombre d'images associées aux modes de transports. Dans la plupart des pays du Sud, la voiture particulière est associée à la réussite sociale (voir [Diaz Olvera & alii, 2002] pour l'exemple africain) tandis qu'elle représente la *norme* dans les villes occidentales. B. Montulet [1996] souligne le rôle de distinction sociale individuelle joué par la voiture particulière dès son apparition à la fin du XIXe siècle. La bicyclette est parallèlement délaissée[6] dans les villes africaines en partie à cause de son association à des modes de vie ruraux et à la pauvreté [Diaz & alii, 2002]. Finalement, les usages effectifs des modes de transports que nous étudions sont une intériorisation des dimensions socio-professionnelles et socio-culturelles.

Le mode de transport doit être considéré comme une interface entre le citadin et sa ville. Il est intéressant à ce propos d'évoquer le rapport différent entretenu par chacun des modes de transport avec la ville. G. Amar [1993] développe le concept d'« adhérence urbaine des déplacements », réarticulant la mobilité dans des espaces et des temps complexes. Il considère alors l'interaction avec les lieux et activités de la ville (l'avion serait le paroxysme de l'adhérence terminale et discontinue, la marche à pied celui de l'adhérence longitudinale et continue). La voiture aura par exemple une forte adhérence en périphérie et la marche à pied en centre-ville (milieux denses et activités facilement accessibles). Chaque mode pourrait donc occuper dans la ville une niche écologique à l'intérieur de laquelle il serait le plus efficace et leur articulation pourrait ouvrir à un *climax* tel que défini par les écologistes (diversité optimale). Ce détour par le concept d'adhérence urbaine permet de conforter l'idée que le mode de transport fait partie intégrante de la relation homme/espace. *« La ville, l'espace vécu, ces territoires du quotidien sont d'abord l'œuvre du marcheur et de l'automobiliste »* (Di Méo, 1999:86). Cette association étroite entre mode de transport et relation du citadin à l'espace fait que les études portant sur le lien entre les modes de vie et la mobilité quotidienne abordent principalement la question du choix du mode [Scheiner &

[6] Une exception est à faire pour le Burkina Faso, pays dans lequel la bicyclette est assez présente.

Kasper, 2003]. Si cette entrée est pertinente, l'étude des comportements de mobilité quotidienne offre une perspective plus large encore sur les modes de vie.

C. La mobilité quotidienne comme outil pour l'analyse des modes de vie

Approcher la mobilité quotidienne individuelle permet de comprendre la manière qu'ont les citadins de pratiquer l'espace et de gérer leur temps. Au-delà de l'usage d'un mode de transport spécifique, l'étude de la mobilité quotidienne peut permettre de définir des styles de mobilité [Scheiner & Kasper, 2003]. Ceux-ci permettent de prendre en compte les modes de transport utilisés, mais également le budget-temps, le budget-distance, le nombre de déplacements effectués ou encore les types d'espaces parcourus (proche du domicile, centre, périphéries, etc.). *« L'idée fondamentale, c'est qu'à des groupes de modes de vie correspondent des formes spécifiques de mobilité »* (Scheiner & Kasper, 2003:356). Nous évoquerons ces formes spécifiques de mobilité sous la perspective de divers styles de mobilité, qui résument *pourquoi* (activités réalisées), *comment* (modes utilisés) et *où* (espaces pratiqués) les citadins se déplacent dans la ville ?

La mobilité quotidienne permet d'inscrire l'ensemble des activités des citadins dans l'espace et dans le temps. La dimension spatialisée des modes de vie, appréhendée par une telle approche de la mobilité quotidienne, renvoie aux *espaces de vie* tels que les géographes les définissent. Selon G. Di Méo (1996:58), l'espace de vie est l'ensemble des *« lieux du quotidien, des itinéraires que parcourt chaque jour, plus ou moins régulièrement, l'homme-habitant, travailleur, consommateur acteur ou agent social. Les cheminements qu'il emprunte entre son logis et son travail, entre celui-ci et les commerces où il se ravitaille, les centres de services et les espaces de loisirs qu'il fréquente (...) s'inscrivent aussi dans ce registre »*. Cette définition rend bien compte de la diversité des activités pouvant être mobilisées selon les individus. Elle permet également d'insister sur les espaces de la mobilité, espaces au niveau desquels les comportements individuels prennent forme. A. Giddens [1987] développe alors le concept de *régionalisation*, qui renvoie selon lui à un *« procès de zonage de l'espace-temps en relation avec les pratiques sociales routinisées »* (Giddens, 1987:173). Ce sont donc bien les pratiques individuelles qui donnent sens aux

régions, telles que l'auteur les définit. On retrouve cette même idée dans la définition des lieux et de l'espace de M. De Certeau [1990]. *« Est un lieu l'ordre (quel qu'il soit) selon lequel des éléments sont distribués dans des rapports de coexistence. (...) L'espace est un croisement de mobile. Il est en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient. (...) En somme, l'espace est un lieu pratiqué »* (De Certeau, 1990:173). La *pratique des lieux*, pour reprendre les termes de M. De Certeau, est donc le résultat de choix complexes et contraints de la part des individus. La place centrale de l'individu se retrouve également dans les propos d'A. Metton, qui évoque dès 1969 la notion d'espace vécu : *« Le cadre urbain des grandes agglomérations est trop vaste pour que l'homme trouve là un espace à sa dimension. Il s'approprie seulement une certaine tranche de cette masse urbaine, cette tranche, il l'appelle son « quartier ». (...) Le quartier est ce qui est autour, présente une certaine unité fonctionnelle ou d'atmosphère... Le terme est encore plus flou lorsqu'il caractérise non pas un point fixe mais l'homme qui se déplace pour son travail, ses loisirs ou ses besoins au sein de la masse urbaine. Notre quartier est alors notre environnement, notre espace vécu, un espace que nous connaissons bien ou moins bien, mais qui de toutes façons s'oppose à ce qui est au-delà, qui est de fréquentation nulle ou occasionnelle. S'agit-il alors d'un concept variable suivant chaque individu ? »* (Metton, 1969:304).

Les espaces de vie et les espaces vécus semblent associés à une même idée, mais avec une entrée centrée respectivement sur l'individu ou sur l'espace. Evoquer les espaces de vie, c'est essayer de comprendre comment les individus pratiquent l'espace tandis qu'aborder les espaces vécus revient à avancer l'idée que l'espace prend son sens dans les pratiques individuelles. La notion d'espaces de vie est donc plus adaptée à la nature de notre réflexion. Leur étude permet de rendre compte de la relation spécifique entretenue par chaque citadin avec la ville dans laquelle il réside. Au regard de l'ensemble de ces considérations, la mobilité quotidienne se présente comme un outil pertinent pour saisir l'originalité et la diversité des espaces de vie des citadins dans les métropoles contemporaines. Pour ce faire, nous serons amené à travailler sur divers styles de mobilité.

En décrivant les acceptions usuelles de la mobilité quotidienne et l'approche que nous avons décidé de privilégier pour son appréhension, nous avons insisté sur la relation entre les

citadins et leur ville. Cet effort théorique va maintenant nous permettre de préciser le lien qui peut être tissé entre la mobilité quotidienne et la ségrégation urbaine.

III. La ségrégation urbaine, la nécessité d'une approche des espaces du quotidien

Parmi les grandes transformations, typiques des métropoles contemporaines, il est fréquemment fait état de la ségrégation ([Buisson & Mignot, 2005], [Dureau & alii, 2000], etc.). *« A l'échelle métropolitaine, l'idée prévaut que (...) la tendance est à l'accroissement de la ségrégation socio-spatiale, ce qui n'est pas nouveau mais accentué »* (Dubresson, 2000:24). Etalement urbain et ségrégation semblent associés, dans les villes américaines [Mieszkowski & Mills, 1993] ou françaises [Bouzouina, 2007], même si des liens directs semblent difficiles à isoler. Quoi qu'il en soit à ce niveau, il suffit d'un regard pour observer, dans les villes du Nord comme dans les villes du Sud, les contrastes très nets entre certains quartiers et entre les habitants qui résident dans chacun d'eux ([Lautier, 2003], [Diomande, 2001]). A. Dubresson (2000:24) évoque par exemple *« des îlots de pauvreté jouxtant des isolats de richesse au sein d'un archipel bâti en forme de kaléidoscope »*. La ville est un lieu de cohabitation pour une multitude de personnes socialement différentes. Selon P. Blanquart [1997], elle est une projection sur un espace de manières d'être, de vivre ensemble et de penser. Des regroupements s'y déroulent alors et tendent à composer une partition ségréguée. Mais quelles sont les bases théoriques du concept de *ségrégation* et quelles sont les réalités qu'il recouvre ? La polysémie de ce terme, fréquemment dénoncée ([Brun, 1994], [Grafmeyer, 1999]), justifie un effort de précision. L'étude des formes d'organisation des hommes dans l'espace s'est concentrée au fil du temps sur les localisations résidentielles, c'est ce dont nous allons rendre compte dans un premier temps. Cette perspective épistémologique suggère un élargissement de la notion de *ségrégation* aux espaces du quotidien. Nous irons dans ce sens en dessinant, dans un second temps, les contours théoriques de ce que nous entendons par *ségrégation urbaine*.

A. La ségrégation résidentielle

Les premiers travaux sur la spécialisation sociale des espaces urbains ont été réalisés par des sociologues de l'Ecole de Chicago au début du XXe siècle. Au travers du modèle de Burgess [1925] et à la lumière de plusieurs recherches empiriques, le processus d'invasion-succession est mis en lumière (voir le recueil de Y. Grafmeyer et I. Joseph [1979], rassemblant de nombreuses

contributions, et l'ouvrage référence de L. Wirth [1928]). Au fil de l'intégration dans la ville de Chicago et selon le groupe social d'appartenance (selon les origines en particulier), les citadins occupent des zones spécifiques de l'espace urbain en décrivant un parcours résidentiel centrifuge. Leurs activités se concentrent également en des lieux spécifiques et offrent une première image de ce qui sera plus tard appelé l'*entre-soi*. Ces premières descriptions des configurations sociales de l'espace urbain seront dans les années qui suivent largement discutées, précisées, modifiées [Madoré, 2005]. Le terme *ségrégation* ne se retrouve pas ou peu dans ces recherches pionnières, ni même dans le travail de M. Halbwachs quelques années plus tard [Roncayolo, 1994]. Les premiers usages du terme *ségrégation* apparaissent au milieu du XXème siècle et reposent sur l'idée d'intentionnalité, sur la volonté d'un groupe dominant de mettre à l'écart un groupe dominé (et minoritaire) [Brun, 1994]. Cette approche de la ségrégation correspondait alors aux ghettos juifs dans les villes européennes ou aux ghettos ethniques des villes nord-américaines [Madoré, 2005]. La mise à l'écart dont il s'agit concerne les lieux de résidence mais également les activités et plus généralement les espaces du quotidien. L'idée de pratiques volontaires se retrouve dans l'étymologie du mot puisque *ségrégation* vient du latin *segregare* et signifie : *« séparer du troupeau », « mettre à part, isoler, éloigner».*

C'est à partir des années 70 que les études portant sur la ségrégation se concentrent sur les localisations résidentielles. En parallèle, l'usage de ce mot s'étend pour embrasser une grande variété des spécialisations sociales dans les espaces résidentiels. Alors que la ségrégation concernait hier des situations urbaines extrêmes, elle rencontre la nuance. La notion d'intentionnalité, que les premiers usages du mot suggéraient, est largement reconsidérée. Le point de départ des processus ségrégatifs se trouve dans la préférence de certains quartiers et l'évitement de certains autres dans les choix de localisation résidentielle des ménages. Cette valorisation/dévalorisation des quartiers de la ville dépend en particulier (mais pas seulement) de la population qui y vit déjà. Les citadins, selon leurs préférences, leurs contraintes et les choix qui en résultent, sont à la source des dynamiques ségrégatives. T. Schelling [1980] évoque parallèlement la ségrégation résultant de l'effet des inégalités produites par la différenciation sociale, ce qui renvoie à la variabilité des contraintes pesant sur chacun. On retrouve dans cette approche l'idée d'un processus, sans cesse renouvelé. Pris à un moment donné de l'histoire de la ville, ce processus va donner lieu à un état, une image figée de la spécialisation sociale des espaces urbains, qui par extension porte le même nom de *ségrégation*.

Si le phénomène est décrit principalement comme étant d'ordre économique et politique par les lectures marxistes [Castells, 1972], on lui reconnaît aujourd'hui des dimensions plus diversifiées. *« La ségrégation résidentielle peut se définir, de façon générale, comme le degré de proximité spatiale ou de concentration territoriale des familles appartenant à un même groupe social, que celui-ci soit défini en termes d'ethnie, d'âge, de préférence religieuse, ou de niveau socio-économique»* (Sabatini, Cáceres & Cerda, 2001, cités dans Dureau, 2006:310). La ségrégation résidentielle recouvre donc plusieurs phénomènes, plus ou moins distincts : la ségrégation économique ou sociale (répartition par catégorie socio-professionnelle des actifs), ethnique (surtout en Amérique du Nord) et démographique (répartition par âge et par structure démographique des ménages) [Rhein, 2005]. Nombre de travaux monographiques utilisant les principes de l'écologie factorielle ont confirmé ces trois dimensions comme fortement explicatives des réalités urbaines contemporaines.

L'expression spatiale des phénomènes ségrégatifs est de plusieurs ordres. On peut évoquer dans un premier temps la notion d'*entre-soi*. Cette notion évoquée en particulier par M.-C. Jaillet ou encore Y. Grafmeyer souligne la propension des citadins à se regrouper dans des quartiers selon différents traits communs : ils cherchent à rester entre eux. C'est le cas par exemple des populations les plus riches, parfois rassemblées dans des quartiers parmi les plus homogènes socialement [Jaillet, 1998]. *« (...) l'appropriation de l'espace est marquée de plus en plus par le marché foncier et immobilier, ce qui facilite des substitutions résidentielles et le regroupement des plus forts »* (Rémy, 1996:148). Le repli sur soi peut également être plébiscité par certains groupes sociaux (ou ethniques), car ils le perçoivent comme un moyen de faciliter l'insertion des nouveaux arrivants et de maintenir leur capital social. *« Les groupes sociaux tendent à être isolés spatialement pour des raisons économiques, mais aussi parce qu'ils ont tendance à se replier sur eux-même pour défendre, maintenir et promouvoir leur identité culturelle »* (Bassand, 1997:157). Dans un second temps, qui renvoie à une perspective opposée, il est parfois fait état d'une ségrégation « par le bas ». Certains quartiers, souffrant généralement d'une image négative, concentrent des populations défavorisées. On remarque alors que les habitants de ces quartiers attendent d'avoir les moyens pour les quitter au plus vite. Restent alors les populations les plus démunies, sans cesse renouvelées par de nouvelles arrivées.

La ségrégation résidentielle recouvre donc des dimensions différentes (sociale, économique, démographique et ethnique), et se manifeste par des processus spatiaux variables (regroupements, choisis ou subis, exclusion…). Le dénominateur commun, qui donne un contenu au mot *ségrégation* au-delà de cette diversité de situations, c'est qu'il s'agit d'un processus sans cesse renouvelé de spécialisation sociale des espaces, plus ou moins marqué, mais rarement voire jamais total. Aucun espace n'est en effet socialement homogène du point de vue de sa population résidente, tout au moins aujourd'hui. La diversité des situations recouvertes nécessite enfin de se démarquer des connotations négatives trop systématiquement associées à la notion de ségrégation [Brun, 1994]. Il serait bon en ce sens de garder à l'esprit l'idée que la ségrégation a toujours existé, dès lors que les villes elles-mêmes ont existé. Si les dynamiques ségrégatives n'étaient certainement pas les mêmes hier qu'aujourd'hui, l'idée d'un processus *naturel, instinctif* de la part de la population humaine est pertinente à nos yeux. C'est également ce que suggère la volonté qu'ont certains spécialistes urbains d'utiliser pour leurs approches de la ségrégation les outils théoriques de l'éthologie [Cosnier, 2001].

B. La ségrégation urbaine, des espaces résidentiels aux espaces du quotidien

La prise en compte contemporaine de la ségrégation résidentielle est donc multidimensionnelle. Que les approches privilégient les dimensions économiques, sociologiques, démographiques ou ethniques, elles suggèrent la diversité des approches possibles du phénomène, au sein duquel le citadin joue un rôle de premier ordre. Appréhendé par son âge, son genre, son appartenance ethnique, ses revenus, son niveau d'éducation, sa catégorie socioprofessionnelle et bien sûr le ménage d'appartenance (localisation, équipement en moyens de transport, structure du ménage, etc.), l'individu est bien au cœur des dynamiques ségrégatives. L'association fréquemment réalisée entre ségrégation urbaine et ségrégation résidentielle a pourtant pour corollaire de centrer l'analyse sur les ménages plutôt que sur les individus. La relation des citadins à l'altérité, qui est ouvertement questionnée par les analyses de la ségrégation, a pourtant toutes les chances d'être différente pour les individus d'un même ménage. Si ces derniers résident tous dans un même lieu, ils n'ont certainement pas la même manière de l' « habiter ». Au sein même de la maison, J. Viard [1994] souligne l'appropriation et l'usage différent des pièces par chacun des membres du ménage, qui se reconstruisent *« une maison à l'intérieur de la maison »* (op. cit.:52). Les

interactions qui s'y déroulent dans une journée typique diffèrent alors dans le temps et selon les pièces [Giddens, 1987]. Dans cette même idée, D. Spain [1993] rappelle les pratiques architecturales vernaculaires reproduisant une séparation entre hommes et femmes au sein même des logements. Ces différenciations interindividuelles se retrouvent plus nettement encore dans la manière qu'ont les citadins d' « habiter » les espaces de la ville.

Les recherches sur la ségrégation urbaine dont le point d'entrée est le lieu de résidence s'appuient en effet sur une acception épurée de l' « habiter ». On n'habite pas uniquement son logement, mais également son quartier, sa ville. En géographie sociale, ce terme offre à repenser la relation de l'individu à son environnement, bien au-delà de son logement. *« L'habiter est (...) le rapport à l'espace exprimé par les pratiques des individus »* (Stock, 2004:3). Au travers de l'inscription du citadin dans l'espace et dans le temps, une différence se fait entre les espaces où il se sent *chez lui* et les autres espaces. L'appropriation à laquelle il est fait référence s'inscrit alors dans l'habitude et la récursivité des pratiques routinières [Stock, 2005]. Ces quelques remarques invitent finalement à repenser la ségrégation urbaine au sein de la dynamique quotidienne des individus. *« Les analyses menées au niveau de certains quartiers montrent la nécessité de sortir de l'approche classique qui ne considère la ségrégation qu'à travers la seule résidence des citadins ; il convient, au contraire, de privilégier une approche prenant en compte les diverses pratiques spatiales et usages de la ville par les différentes catégories de population »* (Dureau et alii, 2000:254-255). E. Preteceille [2004] va également dans ce sens en prônant l'analyse de l'existence ou de l'absence d'interactions interindividuelles.

Les reconfigurations urbaines contemporaines, au sein desquelles les mobilités spatiales quotidiennes s'affirment, justifient notre volonté d'une appréhension des ségrégations qui dépasse les localisations résidentielles. Pour V. Kaufmann (1999:20), *« la ville contemporaine, fragmentée, est constituée de mondes dont les habitants ne se rencontrent que peu, du fait d'une collision des vitesses et des sphères de la vie quotidienne »*. C'est par l'étude des coprésences et de l'imperméabilité des espaces de vie que la séparation des citadins les uns des autres se révèle. En d'autres termes, la mobilité quotidienne nécessite d'être appréhendée dans ce type de recherche, qu'elle joue en faveur d'une accentuation ou d'une limitation des situations de ségrégation urbaine. Des travaux portent fréquemment sur la ségrégation résidentielle [Brun & Rhun, 1994], scolaire ([RATP, 2002] et [Mingat, 1994]) ou professionnelle [Wenglenski, 2002],

quelques-uns abordent le rapport à l'altérité supposé par l'usage de certains espaces urbains ([Schnell & Yoav, 2001] et [Scheiner & Kasper, 2003]) ou de certains modes de transports ([Dupuy, 1999] et [Urry, 2004]), mais les études globales permettant de dresser un panorama des situations de ségrégation urbaine manquent. R. Boudon définit la ségrégation en ces termes : *« mécanismes subtils, où des comportements individuels s'accumulent pour aboutir à une ségrégation de facto, dans le logement ou l'éducation (...) »* (Boudon, 2000:475). Il souligne l'importance de l'individu dans l'approche, et ouvre sur des perspectives possibles concernant le logement et diverses activités des citadins. Au travers de la ségrégation urbaine, telle que nous souhaitons l'aborder, nous visons une approche intégrée (que l'approche de la mobilité individuelle quotidienne permet), de l'ensemble des activités et des espaces pratiqués.

Nous évoquions précédemment au niveau de l'habitat le regroupement des populations défavorisées dans certains quartiers des villes. Si les processus par lesquels ce type de quartier se constitue et se renouvelle méritent l'attention de la communauté scientifique, les conséquences sociales de ce type de regroupement résidentiel, fruits des comportements quotidiennes des citadins en question, ne peuvent être appréhendées que par une étude plus précise de leurs habitudes de mobilités et de leurs activités. Les *territoires de l'exclusion*, présentés comme des *« bouts de ville, des quartiers, où la concentration de population en voie de désinsertion économique et sociale est si marquée qu'en quelque sorte elle les spécialise »* (Jaillet, 1994:24), ne permettent pas de rendre compte de la diversité des situations et des réalités socio-économiques des populations qui y vivent. *« Il nous semble qu'il y a sous-estimation du rôle des espaces et des lieux de vie dans le vécu et dans le processus individuel de l'exclusion »* (Mathieu, 1997:6). Les espaces résidentiels ne suffisent pas pour décrire les situations d'exclusion sociale de certaines populations et doivent être considérés en complément des espaces de vie, permettant une meilleure description de l' « isolement social » des citadins défavorisés [Orfeuil, 1999].

« Social exclusion refers to constraints that prevent people from participating adequately in society, including education, employment, public services and activities. Inadequate transport sometimes contributes to social exclusion (...) » (Litman, 2003:1). Cette définition de l'exclusion sociale ouvre la réflexion sur des dimensions qui dépassent une simple approche économique basée sur les différentiels de revenus entre ménages [Church & alii, 2000]. *« It seems clear that in principle social exclusion can occur between groups that are not significantly distinguished*

from one another economically » (Barry, 1998:1). Si l'exclusion sociale concerne généralement des populations pauvres, elle rend compte de situations sociales extrêmes au sein desquelles la pauvreté n'est qu'une caractéristique parmi d'autres. Ces situations peuvent être mieux comprises en prenant en compte les transports et la mobilité [Church & alii, 2000]. Les facteurs limitant la mobilité des citadins en situation d'exclusion sociale peuvent alors être liés à l'individu lui-même (handicaps divers ou faiblesse des revenus), à son quartier d'habitation (faible équipement et éloignement des services et des activités, effets de coupure du reste de la ville), et plus généralement à l'organisation spatiale de la ville (réseaux de transports, accessibilité automobile, localisation des activités et services, etc.). Parce que les activités, les emplois, ou encore les services ne sont pas distribués de façon homogène dans les espaces urbains, parce que les distances sont parfois importantes pour pouvoir y accéder, la capacité variable de maîtrise de l'espace et du temps est une entrée fondamentale de la problématique de l'exclusion. Si l'on se place alors du point de vue de l'individu, sa réalité sociale se décline par une exclusion spatiale (citadins exclus de divers espaces de la ville) et par une exclusion modale (citadins exclus de certains modes de transports). A ce niveau, les effets sociaux de la transition urbaine décrite M. Wiel [1999] et tout spécialement ceux de la dépendance automobile ([Dupuy, 1999], [Beckmann, 2001] et [Urry, 2004]) méritent d'être abordés. L'exclusion sociale représente finalement une des situations d'isolement social parmi d'autres moins souvent étudiées [Barry, 1998], et ce sont précisément ces manières très variables de vivre la ville que nous souhaitons décrire, pour une description de la ségrégation dans ses dynamiques quotidiennes.

C. Synthèse théorique

Les propos tenus dans l'ensemble de cette partie recouvrent volontairement un spectre large de la réflexion théorique portant sur les villes contemporaines. Cette ouverture a pour vocation de mieux positionner notre éclairage de la relation entre ségrégation urbaine et mobilité quotidienne. Il convient dans cette partie finale de synthétiser notre approche pour poser explicitement les questions de recherche auxquelles cette thèse a vocation à répondre.

Nous avons décrit dans un premier temps les reconfigurations spatiales métropolitaines et pointé la tendance commune à l'étalement des villes du Nord et des villes du Sud. Dans les métropoles, la mobilité s'affirme et s'impose aux citadins avec un besoin perpétuellement inassouvi d'une

plus grande maîtrise de l'espace et du temps. Au sein d'une dialectique entre désirs et contraintes, ces derniers articulent leur quotidien selon des schémas qui relèvent des modes de vie. Très dépendants des choix de mobilité et spécifiquement des modes de déplacements, les modes de vie des citadins motorisés, usagers des transports en commun ou piétons, diffèrent fortement. Les espaces de vie des uns et des autres, des hommes et des femmes, des jeunes et des plus âgés, des actifs et des chômeurs, etc., suggèrent un rapport à l'espace urbain et à l'altérité qui est propre à chacun d'eux. Ainsi questionnées, les situations de coprésences et d'isolement social offrent à repenser la ségrégation urbaine dans une perspective large, dépassant les localisations résidentielles pour embrasser l'ensemble des dynamiques quotidiennes [Preteceille, 2004]. Au regard de la portée épistémologique du questionnement, bien rares sont les recherches considérant que la ségrégation urbaine s'observe au niveau des localisations résidentielles et des espaces du quotidien. *« We argue that segregation should represent the agents' location, not only in respect to the identities of their neighbors in residential spaces, but also in respect to the spaces in which they practice their everyday life, mingle with meaningful others, and develop their sociospatial networks »* (Schnell & Yoav, 2001:623).

Au travers d'une étude des comportements de déplacements et des activités qui les motivent, nous souhaitons aborder et préciser les *sentiers de vie quotidienne* [Juan, 1997] des citadins contemporains, qu'ils vivent dans une ville du Nord ou dans une ville du Sud. Selon leurs capacités propres à se déplacer et accéder aux activités et services que propose la ville, nous faisons l'hypothèse que la ville peut s'interpréter comme *une ville à plusieurs vitesses,* une recomposition de différents *modes de ville* (propre à chaque citadin).

La question générale de recherche à laquelle nous nous proposons de répondre à l'occasion de cette thèse est la suivante : quels sont les déterminants individuels et les configurations urbaines qui permettent d'éclairer la réflexion sur la ségrégation urbaine dans ses dynamiques quotidiennes ?

Pour répondre à cette question, nous avons décidé de considérer quatre situations urbaines contrastées, Niamey au Niger, Puebla au Mexique, Lyon en France et Montréal au Canada. Les raisons qui ont guidé ce choix ainsi que l'ensemble de la méthodologie de recherche articulée autour des enquêtes-ménages transport sont présentées dans le chapitre II.

Chapitre 2 : Etudes de cas, présentation des villes étudiées et de la méthodologie choisie

La problématique explicitée dans le chapitre précédent est articulée à partir du contexte de métropolisation, qui renvoie à des réalités concernant aussi bien les citadins des villes du Nord que ceux des villes du Sud. Nous avons alors choisi un corpus de quatre villes très différentes, pour tirer profit de la diversité des situations. Ce choix mérite des justifications que nous proposons de fournir dans la première section de ce chapitre. Nous nous attarderons ensuite sur les enquêtes-ménages, leur richesse et leurs limites, dans la mesure où la quasi-totalité des données exploitées dans cette thèse en sont issues. Les techniques d'analyses pour lesquelles nous avons opté (pour répondre aux objectifs fixés dans le cadre de la problématique), feront l'objet de la troisième section de ce chapitre.

I. La diversité mise en perspective, sélection et description des villes

A. Quatre contextes très contrastés, motivations de ce choix

Quatre contextes urbains très variés sont au cœur de ce travail de recherche : Niamey au Niger, Puebla au Mexique, Lyon en France et Montréal au Canada. Avant de présenter ces villes et leur contexte, l'objet de cette partie est de décrire les raisons qui ont présidé au choix de notre corpus (nombre de cas et nature des sites). Pour ce faire, nous aborderons la comparaison internationale, son intérêt, les dangers qui y sont associés, et ce qui fait d'elle une posture épistémologique riche. Nous insisterons ensuite sur les raisons qui justifient son utilisation pour éclairer au mieux la problématique présentée précédemment, en précisant le type de comparaison choisi.

1. La comparaison internationale, une stratégie de recherche

Plus qu'un choix méthodologique, la comparaison internationale revêt plutôt le caractère d'une posture de recherche, d'une démarche scientifique, ou pour reprendre les termes de M. Lallement et J. Spurk [2003], d'une stratégie de recherche. Si les études monographiques abondent, les comparaisons internationales sont beaucoup plus rares. Cette situation n'est pas liée à une

éventuelle pauvreté des thèmes et des problématiques, mais à une grande difficulté, principalement méthodologique [Lallement & Spurk, 2003]. En ce sens, un éclairage épistémologique sur la comparaison internationale est nécessaire. Il s'articule autour de deux questions : *Pourquoi comparer ?* et *comment comparer ?*

D'un point de vue épistémologique tout d'abord, la comparaison suppose de la part de celui ou celle qui la pratique une posture intellectuelle spécifique, qui consiste à *« faire de l'altérité un opérateur de connaissance et consacrer le détour comme mode privilégié d'investigation »* (Dupré et alii, 2003:9). Si comparer deux objets suppose évidemment de faire l'effort de connaître chacun d'eux [Barbier, 1990], c'est ensuite au travers d'une dialectique qu'il est possible de mieux les comprendre, et éventuellement de tracer les contours d'une réflexion théorique qui les dépasse. *« La spécificité de l'ici et du maintenant s'éclaire par la comparaison à un passé ou à un ailleurs »* (Rémy, 2000:346). Dans toutes les disciplines, l'effort comparatiste a ses adeptes depuis plusieurs décennies. Un regain d'intérêt se manifeste cependant ces dernières années, en particulier pour la comparaison internationale. *« Il est [aujourd'hui] une raison qui pousse à la redécouverte de la stratégie des comparaisons internationales : la mondialisation »* (Lallement et Spurk, 2003:8). Le contexte contemporain mondialisé permet aux dynamiques urbaines de se lier et à la « pensée de la ville » d'être partagée et diffusée au-delà de la diversité des formes métropolitaines [Dureau et alii, 2000]. Si les moyens techniques facilitent aujourd'hui les rencontres, les partenariats et la communication, offrant de multiples possibilités aux chercheurs visant un travail comparatif, les objectifs justifiant cette démarche se doivent d'être clairement pointés.

Sans qu'un choix en particulier soit nécessaire de notre part, deux types d'objectifs peuvent être associés aux comparaisons : distinguer des différences ou éclairer des ressemblances. Dans ce dernier cas, l'énonciation de points communs entre contextes urbains très contrastés peut permettre de mettre au jour des tendances fortes et structurantes à une échelle large. Ce fut le cas par exemple pour les travaux de Y Zahavi et A. Talvitie [1980], qui donnèrent naissance à la conjecture dite de Zahavi. A l'inverse, la mise en valeur de différences entre les termes de la comparaison peut permettre de spécifier des caractéristiques propres à chacun d'eux. Ces deux types de résultats possibles à l'issue d'une comparaison doivent être considérés comme envisageables et complémentaires, qui plus est lorsqu'il s'agit d'une recherche exploratoire.

« The comparative method aims at the analysis of the genus and differentia specifica of a social system : that is, similarities and differences. A model is searched for that may explain why and how there are similarities and differences between spatial entities by a number of independent factors » (Lane, 1990:196).

La recherche comparative est indiscutablement féconde du point de vue scientifique, et selon P. Hassenteufel [2005], la question n'est plus tant « *faut-il comparer ? »* ou « *peut-on comparer ? »* que « *comment comparer ? ».* Cette dernière interrogation est effectivement centrale dans la démarche du comparatiste, mais il est nécessaire à nos yeux pour y répondre de réfléchir au préalable à la notion de comparabilité. La variabilité des contextes culturels est souvent présentée comme un frein à la comparaison internationale. En nous référant à la bibliographie sur le sujet, trois types d'approches, culturalistes, fonctionnalistes et sociétales, semblent émerger [Lallement et Spurk, 2003]. Les premières mettent l'accent sur la cohésion culturelle des contextes considérés, leur acception principale tient de l'extrême difficulté de la comparaison tant les spécificités propres à chaque pays sont fortes. L'approche fonctionnaliste, antinomique de la précédente, repose sur une *continuité* supposée des phénomènes par delà les frontières, sous-entendant une comparabilité évidente entre les pays. L'approche sociétale tient enfin de la considération d'une cohérence nationale elle-même participant à l'élaboration d'un archétype supranational. La mondialisation ouvre la voie d'une approche globale des pays à laquelle nous adhérons, ce qui nous éloigne de l'approche culturaliste. Il n'en reste pas moins qu'à la lumière des monographies concernant la mobilité en milieu urbain, la composante culturelle ne peut être ignorée dans l'analyse des modes de vie urbains. L'approche sociétale permet finalement de construire des « cohérences sociétales », spécifiques d'un contexte spatial et temporel donné, mais pouvant être comparées avec une visée universelle [Barbier, 2002].

G. Sartori (1994:22) souligne *« qu'on remarque souvent que les pommes et les poires sont incomparables ; mais le contre-argument inévitable est : comment peut-on le savoir avant de les avoir comparées ? ».* En d'autres termes, la comparabilité doit être abordée relativement à certains des critères ou caractéristiques des objets étudiés. Si une table et une armoire n'ont pas grand chose à voir a priori, la qualité et la nature du bois à partir duquel ces deux meubles ont été construits, ou leur prix, leur utilité, peuvent être comparés… En ce sens, il est difficile de statuer sur la comparabilité entre deux termes, sans faire référence à l'approche par laquelle ceux-ci sont

abordés ou à la problématique à la base même de la comparaison. *« La comparabilité est rarement un donné, elle est, au contraire, à construire »* (Hassenteufel, 2005:118).

2. Une approche comparée de la ségrégation urbaine

En choisissant les villes de Lyon, Montréal, Puebla et Niamey, nous avons opté pour un échantillon pour le moins diversifié. Ces villes sont différentes les unes des autres par leur forme urbaine, leurs contextes économique, culturel, démographique ou politique. Tous ont une influence plus ou moins directe sur les relations entretenues par les citadins avec leur ville. Pourquoi donc avoir fait ce choix et quel sens a-t-il ?

Nous avons évoqué dans la partie précédente l'importance du contexte (en particulier culturel) et les précautions qui devaient être associées à sa prise en compte pour la réussite d'une comparaison internationale. En questionnant la ségrégation urbaine sur la base de la relation entretenue par chaque citadin avec la ville, nous plaçons les modes de vie au cœur même de la problématique. De ce point de vue, les composantes culturelles ne peuvent évidemment pas être ignorées, ce qui nous a poussé à une approche des contextes urbains sous forme d'études de cas. Cela renvoie dans les grandes lignes à l'approche sociétale décrite dans la partie précédente. *« Une série d'études nationales peut (...) constituer implicitement une comparaison, si les auteurs s'efforcent de répondre à la même problématique et de situer leurs analyses dans un même canevas conceptuel »* (Dogan & Pelassy, 1980:10). La comparabilité des quatre villes doit ainsi être questionnée relativement à la possibilité de construire une problématique commune, recouvrant le cadre conceptuel et les questions de recherche. C'est le cas de notre réflexion, qui peut être appliquée à tous les contextes métropolitains contemporains. *« A Dakar comme à Paris, à Alger comme à Bruxelles, les contraintes du marché du travail et du marché immobilier, les accidents et les aspirations des parcours résidentiels, les affinités et les répulsions de voisinages sociaux pèsent lourdement sur les manières de se situer dans la ville et d'en faire usage »* (Souami, 2003). L'étalement spatial, la forte hétérogénéité sociale entre individus et la coprésence au sein des aires urbaines de différents modes de transports, supposant chacun un rapport spécifique à la ville, représentent la base à partir de laquelle notre réflexion s'articule.

En abordant le sujet de la ségrégation urbaine, nous faisons face à une réalité qui concerne toutes les grandes villes de la planète, sous des formes et à des degrés divers. La première raison qui justifie notre choix d'une comparaison internationale est donc sans doute la plus simple : si toutes les métropoles contemporaines sont touchées par un même phénomène, il semble enrichissant de pouvoir faire une comparaison et pointer alors les spécificités liées à chaque contexte et les tendances fortes communes aux différentes villes. *« Si la ségrégation sociale continue de préoccuper nombre de chercheurs travaillant sur la ville, on ne dispose pas véritablement jusqu'à présent de tentatives globales visant à comparer les aspects et les mécanismes de la ségrégation, ni leurs interactions avec l'évolution de la société et de l'espace dans les grandes métropoles »* (Lévy et Brun, 2000:229). Ce premier point est sans doute ce qui a initialement catalysé notre motivation pour la comparaison internationale.

Une approche problématique et un contexte métropolitain communs donc, mais le choix des quatre villes repose sur une volonté de réponses contrastées aux questions de recherche posées. *« often the most useful cases in helping to generate hypothesis are those that clearly represent some extreme position »* (Sax, 1968:290). La relation entre les citadins et leur ville s'inscrit dans une dialectique distance/proximité, qui ressort comme un angle d'approche central de la ségrégation urbaine. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi des villes au sein desquelles les pratiques modales sont contrastées. La part modale très forte de la marche à pied à Niamey, de la voiture particulière à Montréal ou encore l'usage important des transports collectifs à Puebla sont autant de spécificités recherchées pour appréhender le quotidien de la ville.

Notre choix de quatre villes résulte alors de notre volonté de dépasser une approche Nord-Sud, qui stigmatise selon nous une opposition trop simpliste. La diversité des villes du Nord, tout comme celle des villes du Sud, n'est pas discutable et méritait selon nous d'être relayée dans cette recherche. En nous limitant à quatre villes, nous ne saisissons évidemment pas l'hétérogénéité urbaine mondiale, mais une partie tout de même et sans doute la plus grande que nous étions en mesure de saisir. Ce sont effectivement des raisons pragmatiques qui ont limité notre échantillon, car au-delà de nos exigences d'ordre scientifique, le choix s'est fait en grande partie selon notre disponibilité des données brutes d'une enquête-ménages transports réalisée dans le courant des années 90. Tel que nous l'expliquons dans la seconde partie de ce chapitre, les enquêtes-ménages présentent des avantages qui se sont vite avérés déterminants pour

répondre à notre question de recherche. Or, il est difficile d'avoir accès à ce type de données, ainsi qu'à l'ensemble des choix et des hypothèses à la base de chacune des variables (les métadonnées). Notre connaissance et notre compréhension des villes nécessitaient parallèlement un ou des séjours dont le financement restait à mettre en place. Guidés par ce contexte de recherche et par les impératifs scientifiques de notre travail, nous avons choisi en premier lieu Lyon et Montréal, qui sont les deux villes au sein desquelles notre thèse de doctorat a été préparée. Quant aux deux villes du Sud, notre choix s'est porté dans un premier temps sur la ville de Niamey au Niger. Une enquête-ménages y a été réalisée en 1996 par le L.E.T., Laboratoire d'Economie des Transports (qui est le premier laboratoire d'accueil de notre doctorat). Nous maîtrisions également les données de l'enquête, notre mémoire de master-recherche ayant déjà porté sur cette ville [Ravalet, 2003]. La seconde ville choisie est Puebla, sur laquelle nous avions réalisé une première réflexion en 2002 [Bussière & alii, 2005]. L'enquête a été menée en 1994 par le G.I.M., Groupement Inter-universitaire de Montréal, dont fait partie l'I.N.R.S.-U.C.S., Institut National de la Recherche Scientifique, Urbanisation, Culture et Société (second laboratoire d'accueil de notre doctorat).

Tel que nous l'avons évoqué, notre recherche s'articule autour d'études de cas, successives et intégrées. Ce type d'approche était nécessaire pour dépasser les problèmes de comparabilité liés aux différences culturelles. Il s'explique également par les difficultés liées à l'interprétation des résultats issus des données et traitements pour chaque étude de cas (qui suppose une contextualisation des tendances mises en exergue). *« As is often argued in the comparative literature, generalizations concerning national differences can be dangerous as they are bound to lead one to overlook variations and the specificity of structured contexts in which people use principles of evaluation »* (Lamont et Thévenot, 2000:10). Cette étude exploratoire ne permet pas d'éclairer directement des différences nationales mais un certain nombre de *« points susceptibles d'être construits comme des différences nationales »* (Vassy, 2003:221). Cette remarque vaut tout autant pour la mise en lumière de potentielles différences continentales. En d'autres termes, si les villes choisies représentent des contextes urbains variés et sont caractéristiques sur bien des points des métropoles situées dans la même région du monde, les résultats obtenus n'ont pas vocation à être directement extrapolés.

Il s'agit maintenant de présenter les aires urbaines choisies et leur contexte. Après quelques traits généraux d'ordre géographique, nous proposons un rapide aperçu historique. Les contextes économique et politique sont ensuite présentés, ainsi qu'une description de la population résidente. Un état des lieux des transports urbains clôt la présentation de chaque cas.

B. Au Sud, Niamey au Niger et Puebla au Mexique

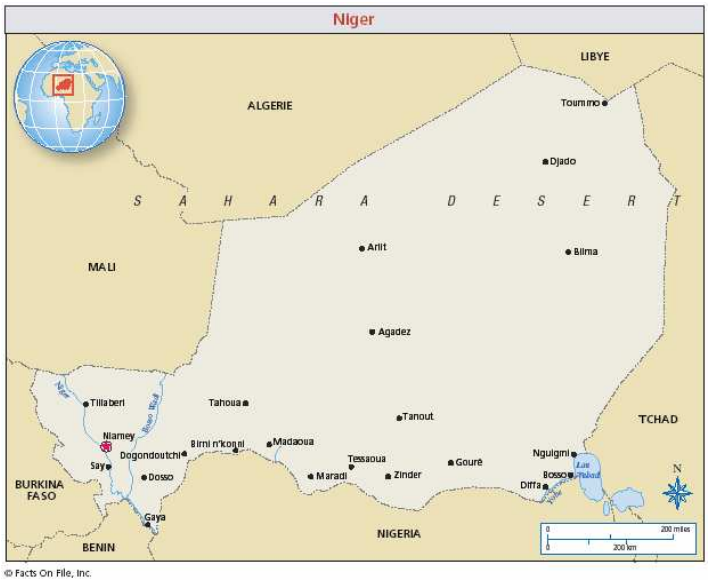
1. Niamey, capitale du Niger

Des petits villages pré-coloniaux à l'agglomération d'aujourd'hui, la ville de Niamey est passée d'un bon millier à 700 000 habitants en un siècle. Poste militaire puis capitale de colonie, Niamey devient à l'indépendance la capitale politique et économique de la République du Niger (qui comptait en 2005 plus de 12 millions d'habitants).

- Le contexte géographique

Le Niger, représenté sur la carte 1, est un vaste pays dont la superficie est de 1 267 000 km². Il est enclavé au cœur de l'Afrique au sud du Sahara et possède des frontières communes avec plusieurs pays. Sa situation géographique, à mi-chemin entre le golfe de Guinée et la Méditerranée, fait de lui un carrefour d'échanges à travers le Sahara. Les territoires habités se concentrent dans la région Sud du pays, sur une bande de 150 à 200 km de large, où l'agriculture est possible. On y retrouve les plus grandes villes avec d'Ouest en Est : Tillabéry, Niamey, Dosso, Tahoua, Maradi, Zinder et Diffa. L'urbanisation est faible au regard des autres pays d'Afrique de l'Ouest puisque moins de 20 % des Nigériens vivaient en ville au tournant du XXIe siècle. Mais cette tendance évolue très vite en général en Afrique puisque la population y a été multipliée par dix pendant que la population urbaine l'était par cent pendant le 20ème siècle [SAH/DLR, 2000]. C'est un des pays les plus chauds de la planète : son climat est majoritairement désertique. On y distingue en particulier le régime sahélien dans les régions Sud où sont situées presque toutes les grandes villes nigériennes (dont Niamey). Ce dernier régime climatique se caractérise par trois grandes saisons : la *saison froide* d'octobre à février (30° en moyenne la journée), la *saison chaude* de mars à mai (plus de 40° en moyenne la journée et quelques tempêtes de sable), et la *saison des pluies* de juin à septembre.

Carte 1 : Le Niger



Source : Emmanuel RAVALET selon World Atlas

La ville de Niamey est la capitale politique, économique et la ville la plus peuplée du Niger. Elle s'étend sur une dizaine de kilomètres d'Ouest en Est et sur 8 kilomètres du Nord au Sud. Le fleuve Niger sépare la ville en deux parties inégales puisque la rive droite, au Sud, est essentiellement résidentielle (à l'exception de l'Université Abdou Moumouni). La rive gauche s'étend quant à elle de part et d'autre de la dépression formée par le thalweg du Gounti Yena. Du fait de son développement rapide et peu planifié, l'habitat horizontal y domine et les densités sont faibles (à l'exception du centre). Sa forte extension géographique se décline alors en une diversité de paysages urbains. Un rapide aperçu historique du développement de la ville permet d'en rendre compte.

- Histoire du Niger et de la ville de Niamey

Nous nous appuyons pour cette perspective historique sur les travaux de S. Bernus [1962], A.H. Sidikou ([1975] et [1980]) et H. Motcho [1991]. L'histoire du Niger est ancienne et diverses structures étatiques de type moderne s'y sont développées dès le VIIe siècle [Attama & alii, 1999]. Au XIXe siècle, plusieurs d'entre elles coexistent parmi lesquelles l'empire Songhaï aux abords du fleuve Niger, plusieurs états Haoussa ou encore l'empire Peul de Sokoto au Sud du fleuve. Alors que des grandes villes comme Agadez rayonnent au XVIe siècle avec le commerce trans-saharien (cette dernière atteint certainement à cette époque 50 000 habitants), des guerres

locales fréquentes empêchent le développement de villes en pays Zarma, dans la vallée du fleuve Niger. Au XVIIe et au XVIIIe siècle, l'activité commerciale des comptoirs européens refonde la structure urbaine à l'intérieur des terres en faveur des cités de la civilisation Haoussa, et en particulier Zinder. A l'arrivée des colons français, et après quelques tergiversations, le site de l'actuelle ville de Niamey est choisi pour accueillir la capitale de la Colonie du Niger.

Les Français ne s'installent pas cependant sur un site vierge de toute implantation puisque plusieurs villages de paillotes se situent déjà sur les abords du fleuve. Il s'agit en particulier de Kalley, Maourey et Zongo, Gamkallé et Saga vers l'Est puis Yantala et Goudel vers l'Ouest. Les deux premiers se disputent l'origine du mot Niamey, qui fait référence au fleuve dans le premier cas (« *l'endroit où la mère venait chercher de l'eau* »), et à l'ombre sécurisante d'un arbre dans le second cas (*Nia* désignant un arbre ressemblant au karité). Les villages de Gamkallé, Saga ou encore Goudel sont restés presque intacts avec leur forme urbaine ancienne repérable par ses pistes étroites et sinueuses et par le peu de routes goudronnées.

C'est par rapport à ces villages devenant quartiers et leur localisation que va se faire le développement de la ville de Niamey, avec l'intervention planificatrice de la colonie française. Les fréquents incendies des habitations en paillote, serrées les unes contre les autres, vont être le prétexte d'une relocalisation vers le Nord des trois villages de Kalley, Maourey et Zongo (conservant leur nom et leur chef). Cette relocalisation va être coordonnée par les plans successifs de 1929, 1932 et surtout 1937. A un moment où la ville ne comporte que peu d'habitants, 1730 en 1931 [Sidikou, 1975], les colons français actualisent un plan en dessinant les grands traits de ce qu'est aujourd'hui la ville de Niamey. Ces grands traits sont d'abord ceux d'une planification duale *Ville Blanche/Ville Noire* datant de 1937. Trois zones sont distinguées, la ville blanche et la ville noire de chaque côté du Gounti Yena, le thalweg servant de *tampon sanitaire*, et une zone commerciale à proximité du port fluvial. Le village de Kalley reprend ses quartiers derrière l'Assemblée Nationale (autour de ce qui sera plus tard le grand Marché), celui de Maourey est relocalisé entre les actuels Grand et Petit Marchés et Zongo au sud du Petit Marché. Ces trois villages relocalisés constitueront le cœur de la Ville Noire dessinée par les Blancs. Quant à la Ville Blanche, appelée « le Plateau », elle concentre les populations les plus riches et un certain nombre de services et emplois qui leur sont destinés. Plusieurs quartiers voient le jour à cette période charnière de l'histoire du développement de Niamey. L'homogénéité ethnique y éclate

pour faire place à des regroupements hétéroclites [Sidikou, 1980]. Les nouvelles constructions sont en banco pour limiter les risques d'incendies. Après la décolonisation, la ville va rapidement s'accroître, tout particulièrement à l'occasion du boom économique de l'uranium dans les années 70 et des sécheresses (1972 et 1984). Sa croissance annuelle se maintient en effet depuis la fin de la seconde guerre mondiale à des niveaux compris entre 10 et 12 %[7], fortement alimentée par l'exode rural. L'histoire du développement de la ville telle que nous venons d'en faire état reste marquée au niveau de l'organisation même des espaces urbains et des pratiques des Niaméens au quotidien. La ville, telle qu'elle existait au moment de l'enquête-ménages (1994), est représentée sur la carte 2.

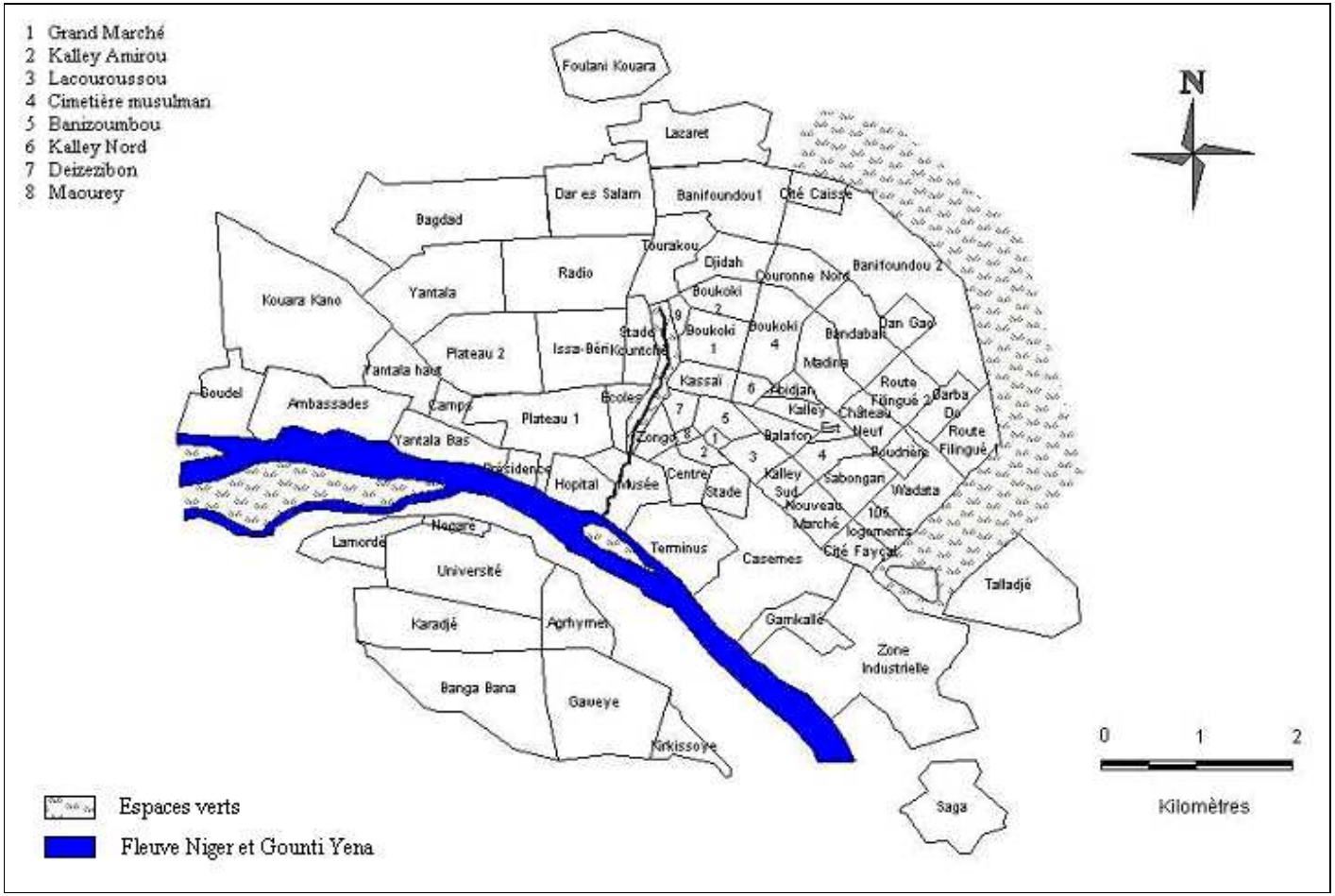
- La population

La localisation géographique du Niger (qui relie le monde arabo-berbère et le monde noir) a participé à un brassage ethnique large. Deux pôles ethniques regroupent les deux tiers de la population nigérienne, à savoir les Haoussas d'un côté, et les Djermas-Songhaïs de l'autre (les Djermas, ou Zarmas et les Songhaïs). Les premiers sont souvent agriculteurs et occupent la partie centrale du pays. Leur aire culturelle dépasse largement les frontières nationales et s'étend jusqu'au Nigéria. Les seconds (Zarmas et Songhaïs), qui parlent la même langue, sont localisés dans la vallée du fleuve Niger. Les autres ethnies sont les Peuls, les Touaregs, et plus minoritaires (en particulier à Niamey), les Kanouris, les Toubous, les Arabes et les Gourmantchés. La langue officielle est le français, mais une partie importante de la population ne le parle pas. Chaque ethnie ou presque a sa langue (les Haoussas parlent haoussas, les Djermas et les Songhaïs parlent djerma, les Peuls parlent le fulfulde, les Touaregs parlent le tamasheq, etc.). La langue haoussa, qui est la plus répandue, est comprise par la plus grande partie des habitants.

La religion principale au Niger est l'Islam. Des mosquées sont visibles dans tout le pays, jusque dans les petits villages. De nombreux lieux de prière extérieurs occupent également les rues des plus grandes villes, en particulier à Niamey. Les religions catholique, protestante et animiste sont marginales.

[7] http://www.banquemondiale.org/niger

Carte 2 : Carte de Niamey par zone



Source : Emmanuel Ravalet

- Le contexte économique national et urbain

La situation économique du pays est extrêmement fragile. Le Niger fait en effet partie des pays les plus pauvres de la planète. Son économie est largement tournée vers l'agriculture (qui mobilise près de 90 % de la population active), elle est donc vulnérable face aux aléas climatiques. Les exportations nigériennes concernent principalement l'uranium et dans une moindre mesure l'or. Les variations des cours du premier ont eu par le passé de graves répercussions sur l'économie du pays, dont la balance commerciale est déficitaire. D'éventuelles richesses pétrolières pourraient aider le Niger à sortir de l'impasse. Le P.I.B. par habitant est très faible, il atteignait quelques 850 dollars en 2000[8]. Cette situation économique se répercute directement sur les populations nigériennes, dont les conditions de vie sont souvent difficiles, dans les campagnes, mais également dans les villes. Les politiques d'ajustement structurel, mises en place sous l'égide de la Banque Mondiale, ont eu un impact négatif sur les populations les plus défavorisées [Antoine, 1997]. Dans ce contexte, l'économie niaméenne ne peut se comprendre sans que nous évoquions la dichotomie formel/informel. Une promenade dans la ville permet rapidement d'en prendre la mesure. L'économie informelle est articulée autour des activités commerciales, elle est pourvoyeuse d'un grand nombre d'emplois, souvent précaires, tandis que l'économie formelle reste très limitée en termes d'emplois. L'administration de la ville (mairies, C.U.N.) et du pays (ministères, ambassades, consulats) mobilisent pourtant nombre d'activités et d'emplois. Après l'Indépendance et en particulier pendant la période faste de l'uranium, plusieurs entreprises publiques se sont développées. Plusieurs d'entre elles ont été privatisées dans le cadre des programmes d'ajustements structurels.

- L'organisation administrative

Un schéma directeur et d'aménagement fut établi en 1984 pour coordonner et orienter le développement urbain de la ville [Motcho, 2006]. Niamey fut découpée alors en cinq districts, administrés par des chefs de districts que le préfet-maire coordonne. En 1989, la Communauté Urbaine de Niamey (C.U.N.) est mise en place, organisée sur la base de trois communes (Commune I au Nord-Ouest, Commune II au Sud-Est et Commune III sur la rive droite du fleuve Niger). Des découpages se succèdent ensuite en 1996 puis en 2001, avec des objectifs variés mais

parfois *« sans raisons solides »* (Motcho, 2006:4). Niamey est aujourd'hui organisée en cinq communes, dirigées chacune par un maire sous tutelle du préfet-maire de la C.U.N.. Le pouvoir et l'autorité restent indirectement dans les mains de l'Etat à travers ce dernier personnage-clé. Ces nombreux découpages cachent mal les difficultés de l'aménagement de la ville, paralysé par un manque *« d'encadrement technique et de moyens financiers suffisants »* (Motcho, 2006:4).

- Les transports à Niamey

Malgré les conditions climatiques difficiles (chaleur, poussière, ensablement, etc.), la marche à pied est très répandue dans la ville de Niamey. Ceci est lié au développement lent et limité aux populations les plus aisées de la voiture particulière, et à un système de transports collectifs encore perfectible. Ce dernier est constitué de deux composantes distinctes : le transport public proposé aujourd'hui par la SOTRUNI (Société des Transports Urbains de Niamey) et le transport privé de passagers assuré par les taxis collectifs et les *Talladjé-Talladjé* [Diaz Olvera & alii, 1999]. Le service de transport public est proposé par la SNTU (Société Nationale des Transports Urbains) jusqu'en 1977, lorsque la société, fortement déficitaire, est rachetée par la SNTN (Société Nationale des Transports Nigériens). Mais les problèmes de rentabilité de ce service restent les mêmes et les comptes sont équilibrés grâce aux recettes réalisées par la société pour le transport interurbain. La faible couverture spatiale, l'irrégularité des fréquences ainsi que de nombreux problèmes d'ordre organisationnels [Diaz Olvera & alii, 1999] (obligation de service public insuffisamment soutenue sur le plan financier, gestion contrainte du personnel, etc.) mènent à la création par l'Etat le 3 décembre 1996 d'une autre société d'économie mixte, la SOTRUNI. Celle-ci reprend à la S.N.T.N. l'activité de transport urbain de personnes à Niamey. L'engagement initial pour accroître le matériel roulant et les efforts réalisés avec la municipalité de Milan pour récupérer plusieurs bus (coopération décentralisée) se révèlent rapidement insuffisants. Au fil des années, le nombre de bus (photo 1) diminue, à cause de leur vétusté et faute de pièces détachées. Ceux-ci sont peu utilisés aujourd'hui et souffrent d'une image déplorable.

Pour pallier les insuffisances manifestes du transport public de voyageurs, les taxis collectifs privés, dits *taxis têtes-rouges*, se sont fortement développés avec le temps. Ils opèrent

[8] http://www.banquemondiale.org/niger

principalement dans le périmètre urbain, ou exigent une contrepartie tarifaire pour en sortir. Ces taxis se sont organisés de manière naturelle dans la ville, avec l'apparition de *lignes* (rues ou boulevards qu'ils fréquentent beaucoup) et de *stations*… Pour traverser le fleuve Niger, il faut par exemple aller jusqu'au Petit Marché dans le centre-ville car c'est de ce lieu que partent les taxis vers Harobanda (« *de l'autre côté* » en Djerma*).* Ce sont toujours les mêmes chauffeurs qui s'y trouvent. Les taxis qui n'ont pas de lieux de regroupement particuliers sont appelés les taxis-rallye (dans le jargon des chauffeurs), ils errent dans la ville à la recherche de passagers. Un passager ne monte dans le taxi que si sa destination est compatible (au libre jugement du chauffeur) avec celle des passagers déjà embarqués. Une des seules tâches assumées par la communauté urbaine de Niamey (entité responsable des transports dans l'agglomération) est le contrôle du nombre de taxis collectifs (un certain nombre de permis est délivré). Les contrôles de police réalisés aujourd'hui sont suffisamment fréquents pour dissuader les taxis sans permis de rouler (ce n'était pas nécessairement le cas il y a 15 ans, lors de l'enquête). La communauté urbaine œuvre également pour un maintien du prix de base de la course malgré l'augmentation du prix du pétrole en particulier (elle n'a été ré-évaluée qu'une seule fois depuis l'enquête, passant de 150 FCFA à 200 FCFA[9]). Ce prix de base ne concerne que les courses de courte distance car, lorsqu'il s'agit d'aller vers les quartiers périphériques lointains, le prix peut doubler, ou tripler.

Photo 1 : Un bus de la compagnie SOTRUNI, janvier 2006

Source : Emmanuel RAVALET

[9] 200 FCFA équivalent à 30 centimes d'euros.

A ces *taxis têtes-rouges* viennent s'ajouter des *Talladjé-Talladjé* (nom répété du premier quartier desservis par ces véhicules dans les années 70). Ces véhicules se sont développés pour améliorer la desserte de plusieurs quartiers périphériques (ils desservent les quartiers Talladjé, Goudel, Aviation, Tondibia, Saga, etc. [Harouna, 1984]). Ce sont des camionnettes (Peugeot 504 break pour la plupart) transportant citadins et marchandises sur des parcours radiaux et pour un prix assez modique (les conditions de transports restent difficiles à cause des arrêts fréquents et de la surcharge des véhicules).

- Synthèse

La ville de Niamey concentre finalement un grand nombre de caractéristiques des villes ouest-africaines non-côtières parmi lesquelles nous pouvons évoquer son développement récent et extrêmement rapide, l'étalement important et l'urbanisation horizontale, la dichotomie entre l'économie formelle et l'économie informelle, la faiblesse du niveau de vie de la grande majorité de la population et l'usage généralisé de la marche à pied.

Des spécificités propres à la ville de Niamey ont également été recensées au travers de la description de la ville telles que les contraintes topographiques liées à la présence du fleuve Niger et du thalweg du Gounti Yena, la localisation stratégique de la ville sur des corridors commerciaux entre le Golfe du Guinée et le Maghreb, ou encore la présence d'anciens villages rattrapés par la ville mais relativement préservés dans leur forme et leur organisation.

2. Puebla au Mexique

Fondée au XVIe siècle par les Conquistadors espagnols, la ville de Puebla est aujourd'hui la quatrième ville mexicaine du point de vue de sa population. En 2003, le nombre d'habitants de la ville et son agglomération était proche de 2 millions[10]. Ils n'étaient qu'1,3 millions environ en 1994 sur le territoire couvert par l'enquête-ménages [G.I.M., 1994]. Ce centre régional important est localisé sur l'axe Mexico/Veracruz (à 130 kilomètres de la capitale).

[10] United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division

- Le contexte géographique

A l'interface entre les Etats-Unis et l'Amérique Centrale, le Mexique (carte 3) est un pays aux paysages et dynamiques culturelles contrastés, ouvert sur l'océan Atlantique et les Caraïbes vers l'Est et l'océan Pacifique et le Golfe du Mexique vers l'Ouest. Sa superficie totale atteint 1 972 550 km². Le Mexique est un pays accidenté, traversé selon un axe Nord/Sud par deux principales chaînes de montagne : la Sierra Madre Occidentale et la Sierra Madre Orientale. Entre les deux culmine le haut plateau central, appelé Altiplano Central, à une altitude supérieure à 1000 mètres et dont les points les plus élevés sont des sommets volcaniques (pour certains encore actifs).

Carte 3 : Le Mexique

Source : Emmanuel RAVALET selon World Atlas

La capitale Mexico et la ville de Puebla se situent à plus de 2000 mètres d'altitude (sur l'Altiplano) et jouissent d'un climat tempéré à tendance continentale. Une saison sèche et une saison des pluies s'y distinguent assez bien, la première s'étalant d'octobre à mai, la seconde de juin à septembre. Les températures varient peu pour ces villes, entre 22 (saison sèche) et 30 degrés (saison des pluies) dans la journée en moyenne. Trois volcans sont à proximité de la ville de Puebla. Le plus proche (à une quinzaine de kilomètre à vol d'oiseau) est le Volcan Malintzin, au Nord-Est de la ville. L'Iztaccihuatl et le Popocatepetl (en activité) culminent tous les deux à plus de 5000 mètres et sont situés à l'Ouest de Puebla. Malgré cet environnement montagneux, la

ville est relativement plate sur une grande partie de son territoire. Aucune rivière d'envergure ne la traverse.

- Histoire du Mexique et de Puebla

Le territoire mexicain est riche d'une histoire ancienne. Des Olmèques aux Aztèques, en passant par les Zapotèques, les Mayas ou les Toltèques, les civilisations dites précolombiennes furent pour certaines très développées à leur apogée. Leur empreinte est forte encore aujourd'hui, les pratiques linguistiques permettent d'en témoigner. Au début du XVIe siècle, les conquistadors anéantissent la civilisation aztèque et prennent possession d'un vaste territoire s'étendant jusqu'à l'actuelle Californie. Ils domineront cette zone pendant trois siècles en y implantant leur culture, leur langue et leur religion. C'est à cette période que la ville de Puebla est fondée. Après 11 ans de guerre, le Mexique est indépendant en 1821 et devient trois ans plus tard une république.

Les Conquistadors fondèrent la *Ciudad de Puebla de los Angeles* sur un site vierge de toute implantation amérindienne. La situation stratégique de la ville, à mi-chemin entre Mexico et Veracruz, va permettre à la ville de se développer rapidement, tant du point de vue commercial que culturel. Elle sera même la deuxième ville la plus importante de la Nouvelle-Espagne. En 1862, une quarantaine d'années après l'indépendance du Mexique, la bataille de Puebla voit les forces expéditionnaires françaises battues par l'armée du Général Ignacio Zaragoza. Cet événement fait encore aujourd'hui la fierté du peuple poblanais, et la ville a depuis été rebaptisée en *Heróica Puebla de Zaragoza.* Le Centre historique de la ville témoigne de l'architecture hispanique et de l'aménagement des Espagnols selon le principe d'une trame orthogonale s'étendant vers les quatre points cardinaux [Polèse & alii, 1994]. Une partie du *Centro Histórico* a été classée au Patrimoine Mondial par l'UNESCO.

En 1940, le quartier de la Paz est construit. Il s'agit de la première opération d'envergure de lotissement à destination des populations les plus aisées [Bélanger, 2006]. A partir des années 1950, les activités et les services qui leur sont plutôt destinés (commerces, banques et services divers) prirent cette même direction radiale et centrifuge, spécifiquement en direction du quartier de La Paz puis de l'Université Autonome de Puebla (avec la construction du centre commercial *Plaza Dorada*) [Germain & Polèse, 1995]. Le centre historique dense est délaissé à partir de cette

Carte 4 : Puebla et sa périphérie par grandes zones

Source : Emmanuel RAVALET

période par les populations les plus riches au profit des classes moyennes et défavorisées. On parle aujourd'hui d'une éventuelle gentrification, qui aurait comme effet de relever le statut social des résidents des quartiers centraux [Bélanger, 2005]. En périphérie, de nombreux quartiers se sont formés sans aucun encadrement institutionnel, pour faire face à la demande importante en logement des populations défavorisées. Ces zones aux allures de bidonville sont souvent mal reliées aux réseaux d'assainissement et d'eau courante [Germain & Polèse, 1995]. La croissance rapide de la population dans la seconde moitié du XXe siècle explique en partie cet état de fait. Entre 1950 et 1990, la croissance urbaine poblanaise fut en moyenne de 4 % par an (et plus de 10% par an entre 1965 et 1974). La taille de la ville croît alors de 800 % pendant ces mêmes quarante années [Brennan, 1997]. Cet étalement spatial s'est déroulé dans un cadre largement informel, tout particulièrement par une appropriation à titre privé des *ejidos* (terres appartenant à une communauté). Les citadins ayant en propriété collective un *ejido* ont construit puis habité (ou loué) des logements sans accord de la puissance publique.

Malgré l'accroissement spectaculaire de sa taille, Puebla reste une des grandes villes mexicaines les plus denses. Sa périphérie compte plusieurs villes parmi lesquelles Amozoc, à 18 kilomètres vers l'Est, et Cholula (San Andres et San Pedro), à 10 kilomètres vers l'Ouest. La première fut créée dans la même période que Puebla, lorsque les Conquistadors espagnols y installèrent un monastère franciscain. Quant à Cholula, c'est sans doute l'une des plus anciennes cités mexicaines, puisqu'elle daterait du IIe siècle avant J.C..

- La population

En 1994, le Mexique comptait 88,2 millions d'habitants, en 2005, ce chiffre atteignait 103,1 millions[11]. La croissance annuelle de la population mexicaine est aujourd'hui stabilisée autour de 1 %, elle a connu ses taux les plus forts entre les années 1930 et 1980, dépassant souvent les 3 %. A la fin du XVIIIe siècle la région latino-américaine était la plus urbanisée de la planète [Dureau & alii, 2006]. La tradition urbaine est en ce sens une des caractéristiques fortes des peuples de cette région. C'est quelques décennies après les pays européens et nord-américains que la

[11] http://web.worldbank.org/mexico

révolution industrielle va accentuer l'urbanisation de la région, qui va passer de 25 % environ en 1925 à plus de 75 % en 2000 (74 % au Mexique)[12].

La population indigène y est aujourd'hui relativement importante. 7 millions de personnes parlaient une langue indigène en 2000, soit 7 % de la population totale[13]. La Loi de Droits Linguistiques de 2001 concède le statut de langues nationales à l'Espagnol et à plus de 60 langues, parmi lesquelles le Náhuatl (langue qui était utilisée dans l'empire aztèque), le Maya, le Mixtèque ou encore le Zapotèque. L'espagnol reste cependant la langue de l'ensemble des documents officiels et il est parlé par la quasi-totalité des Mexicains.

La religion catholique est très majoritaire (90 % de la population se déclare de cette confession)[14]. Les quelques 6 % de protestants, principalement localisés à Mexico, forment la seconde communauté religieuse du pays. La pratique est encore ancrée dans les modes de vie des Mexicains, et la ville de Puebla dénombre à titre d'exemple plus de 70 églises.

- Le contexte économique mexicain et poblanais

Le Mexique présente en bien des points des caractéristiques des pays du Sud (pauvreté, inégalités, importance de l'économie informelle, systèmes de santé et d'éducation déficients, etc.). Sa proximité avec les Etats-Unis, ses ressources pétrolières, l'importance de sa population ou encore ses débouchés touristiques ont pourtant permis à l'économie mexicaine de se moderniser et de se développer considérablement. Elle reste fragile cependant, les crises successives de 1982, de 1994 et de 2001 en témoignent. En 2005, le P.I.B. du Mexique était légèrement supérieur à 8 000 dollars par habitants[15]. L'ouverture au commerce international, au travers de plusieurs accords de libre-échange parmi lesquels l'ALENA (l'Accord de Libre-Echange Nord-Américain), a joué un rôle important dans la transformation de l'économie mexicaine.

L'économie de la ville de Puebla s'est rapidement orientée vers le commerce, à l'intérieur de la Nouvelle-Espagne. Dans le courant du XXe siècle, elle prend une dimension particulière grâce au

[12] *L'état du Monde*, annuaire économique géopolitique mondial, 2000, Editions La Découverte
[13] Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, http://www.cdi.gob.mx/
[14] http://www.inegi.gob.mx/

dynamisme industriel de la zone. L'industrie textile se développe dès les années 20 et l'implantation des usines Volkswagen, au début des années 60, joue un rôle de catalyseur de l'économie locale [Germain et Polèse, 1995]. Plusieurs entreprises françaises ou allemandes se sont également installées dans la ville, pour répondre entre autres aux besoins matériels et logistiques des usines automobiles. La construction de l'aéroport de Mexico et le développement du réseau routier permettent alors à la ville de s'inscrire comme un pôle industriel d'envergure au moins nationale. La tertiarisation de l'économie est en cours mais reste relativement faible encore aujourd'hui au regard des villes Nord-américaines de taille similaire [Germain & Polèse, 1995]. Le secteur informel s'est quant à lui rapidement développé dans les années 80. Aujourd'hui, Puebla est un des premiers centres industriels du pays (textile, chimie, métallurgie, agroalimentaire), ainsi qu'un centre commercial et touristique actif. Elle reste cependant dans l'ombre de la capitale Mexico de point de vue des équipements culturels.

- L'organisation administrative

Le Mexique (nous devrions dire *les Etats-Unis Mexicains*…) est une république fédérale constituée de 31 Etats (ayant chacun un gouvernement à la tête duquel siège un gouverneur) et du District Fédéral de Mexico. Comme l'ensemble des municipalités mexicaines, Puebla est administrée par un conseil municipal dirigé par un maire. Le renouvellement de l'équipe se fait tous les trois ans. La municipalité a une autonomie financière (mais des ressources limitées) pour prendre les décisions relatives à l'usage du sol et la fourniture des services publics locaux [Guerrero Bazan & Perez-Sanchez, 2005]. Il n'existe pas de gouvernement à l'échelle de la métropole. La planification urbaine reste sous l'égide de l'Etat de Puebla et de son gouvernement. Le transport urbain est une compétence du gouvernement de l'Etat de Puebla, mais certaines décisions exigent la participation du conseil municipal.

- Les transports à Puebla

La voiture particulière s'est beaucoup développée à partir du début des années 80. D'abord réservée à une élite, elle tend aujourd'hui à se démocratiser. La marche à pied (surtout dans les zones denses) et les transports collectifs conservent cependant une place centrale dans les

[15] http://web.worldbank.org/mexico

déplacements quotidiens des citadins latino-américains en général et poblanais en particulier. Comme c'est le cas pour la plupart des villes latino-américaine, la croissance rapide de la ville de Puebla a eu des conséquences néfastes sur le développement des transports publics. *« The rapid growth of urban areas in Latin America have frequently involved the extension of low-income areas and* ejidal *properties on the outskirts of cities. The growth of these areas tends to only exacerbate the already inadequate provision of public transport facilities in low income areas »* (Brennan, 1997:22).

Le transport collectif à Puebla est composé très largement d'acteurs privés. Plusieurs types de véhicules sont utilisés par les transporteurs, parmi lesquels les taxis, les bus (véhicules de 44 places généralement utilisés pour les grandes distances), les microbus (véhicules de 24 places utilisés sur des moyennes et grandes distances, selon les lignes) et les combis (petits véhicules de 14 places utilisés sur tous les types de route. Ces véhicules sont présentés sur la photo 2. L'activité principale du gouvernement de l'État de Puebla (à travers le *Secretaria de Comunicaciones y Transportes del Estado de Puebla*), qui détient la compétence dans le domaine des transports urbains de passagers, est d'accorder les permis de transport de passagers (concessions) aux entreprises ou aux individus qui en font la demande. Il contrôle également les prix fixés par les transporteurs. Son rôle est en fait assez minime relativement à ce qu'il a été dans le passé. Un rapide aperçu historique est utile ici pour nous en rendre compte.

Photo 2 : véhicules de transports collectifs à Puebla

Bus ***Microbus*** ***Combi***

Source : Enrique BUENO-CEVADA

Jusqu'en 1982 ne circulaient dans la ville de Puebla que des autobus dont les propriétaires étaient regroupés au sein d'une organisation appelée *Alianza Camionera.* L'étalement spatial, la rapide augmentation de la population et la diversification des activités économiques dans la métropole

poblanaise ne cessaient alors d'aggraver la situation des transports collectifs, jugés insuffisamment efficaces [Guerrero Bazan & Perez Sanchez, 2000]. A la suite de manifestations orchestrées par plusieurs des acteurs concernés par les transports publics, l'Etat de Puebla décide de créer un organisme public décentralisé, le *Sistema de Transporte Poblano*, qui se voit confier la prestation de service public des transports de personnes dans l'aire urbaine poblanaise. C'est à l'instigation de cette structure que les véhicules de transports publics sont diversifiés (autobus « Chatos », « Trompudos » et « Combis » [Guerrero Bazan & Perez Sanchez, 2000]). Des concessions individuelles sont également délivrées pour que le service offert par les combis et les taxis collectifs se développe. Ce régime de concession domine rapidement en termes de véhicules le service offert par la structure publique. Les bus de la *Alianza Camionera* continuent aujourd'hui de circuler, malgré un léger fléchissement de leur nombre.

En 1988, Le *Sistema de Transporte Poblano* est revendu au secteur privé (entreprises et individus anciennement concessionnaires). Aujourd'hui, il existe un grand nombre d'organisations exploitant une partie du système de transport poblanais. Nous pouvons en citer quelques-unes : Alianza Camionera, CTEP, INDEPENDIENTE, FROC-CROC, CROM, CNC, CTM, CTB, etc. Le nombre de bus circulant dans la ville s'est stabilisé et a même décru légèrement depuis 1980 au profit des microbus et surtout des combis, qui assuraient environ 68 % des trajets en transports collectifs en 1990 [Guerrero Bazan & Perez Sanchez, 2000].

Les nombreuses organisations de transporteurs sont relativement autonomes du point de vue du service qu'elles souhaitent proposer. Il est cependant regrettable qu'aucune planification en tant que telle du réseau de transports urbains en général et des lignes en particulier (rutas) n'existe. Les axes les plus achalandés sont bien desservis au détriment d'autres axes moins rentables... *« The mass transport network is considered inadequate to meet the needs of the population in all areas of the cities »* (Brennan, 1997:26).

- Synthèse

Plusieurs des caractéristiques décrites sont typiques des villes latino-américaines. Il s'agit par exemple de l'empreinte urbanistique des anciens colons espagnols et d'une économie formelle tournée vers les activités industrielles et commerciales relativement développée, mais toujours

associée à un monde informel de grande envergure. L'organisation des transports collectifs et leur usage généralisé au sein de la population fait également partie des tendances communes à la plupart de ces villes.

L'histoire du développement de la métropole mexicaine, la dimension de son centre dont l'architecture a été préservée, son contexte géographique et climatique et l'importance économique de l'usine Volkswagen relèvent des spécificités propres à Puebla.

C. Au Nord, Lyon en France et Montréal au Canada

1. Lyon et son agglomération

L'aire urbaine de Lyon comptait selon le recensement réalisé en 1999 près de 1,68 millions d'habitants. Quant à la population de la seule commune de Lyon, elle était de 445 000 habitants[16]. Existant depuis au moins vingt siècles, la ville a connu des périodes de grande apogée politique, religieuse et commerciale. Sa localisation stratégique dans la vallée du Rhône a joué un rôle important dans son développement au fil de l'histoire.

- Le contexte géographique

Vis-à-vis du Niger, du Mexique et évidemment du Canada, la France est un pays de taille relativement modeste, elle couvre une superficie de 675 000 km² (dont 550 000 km² pour le territoire métropolitain). A l'ouest de l'Europe, elle possède des débouchés maritimes sur l'Océan Atlantique, la mer Méditerranée, la Mer du Nord et la Manche. Elle a également des frontières communes avec plusieurs pays : l'Espagne, Andorre, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, et Monaco. Les reliefs et les paysages sont variés, puisque de grandes plaines côtières recouvrent l'Ouest et le Nord de la France tandis que s'élèvent les Vosges, le Jura et les Alpes à l'Est, les Pyrénées au Sud et le Massif Central dans le centre sud du Pays. Le Mont Blanc, sommet de l'Europe à 4810 mètres, se situe proche des frontières italiennes et suisses. Il est visible par beau temps depuis Lyon.

[16] www.insee.fr

Par sa latitude et l'air chaud apporté par le *gulf stream*, le climat français est globalement tempéré. Plusieurs variations peuvent être observées, avec une tendance océanique à l'Ouest, continentale à l'Est et méditerranéenne au Sud-Est. Le climat lyonnais est semi-continental avec des étés chauds et des hivers rigoureux.

Carte 5 : La France

Source : Emmanuel RAVALET selon World Atlas

Lyon est située à la confluence du Rhône et de la Saône. Sur la rive droite de la Saône s'étendent en particulier le Vieux Lyon, la colline de Fourvière (où la ville romaine s'est initialement installée) et le quartier de Vaise. La zone située entre la Saône et le Rhône est appelée la Presqu'île. Dans sa partie Nord s'élèvent les pentes de la Croix Rousse puis le Plateau du même

nom. Une grande partie de la ville (dont le quartier de la Part Dieu) et Villeurbanne s'étendent sur la rive gauche du Rhône. Les reliefs sont nombreux et marquants, au travers de plusieurs collines dont la Croix-Rousse et Fourvière, mais une partie importante des communes de Lyon et de Villeurbanne est relativement plate. La périphérie Ouest est accidentée, avec les Monts d'Or et les Monts du Lyonnais, on y trouve des populations aisées à la recherche d'un cadre de vie à l'interface entre ville et campagne. Toute la partie Est de l'agglomération est plate, elle s'étend assez loin dans cette direction sur les territoires de plusieurs communes.

- Histoire de la France et de Lyon

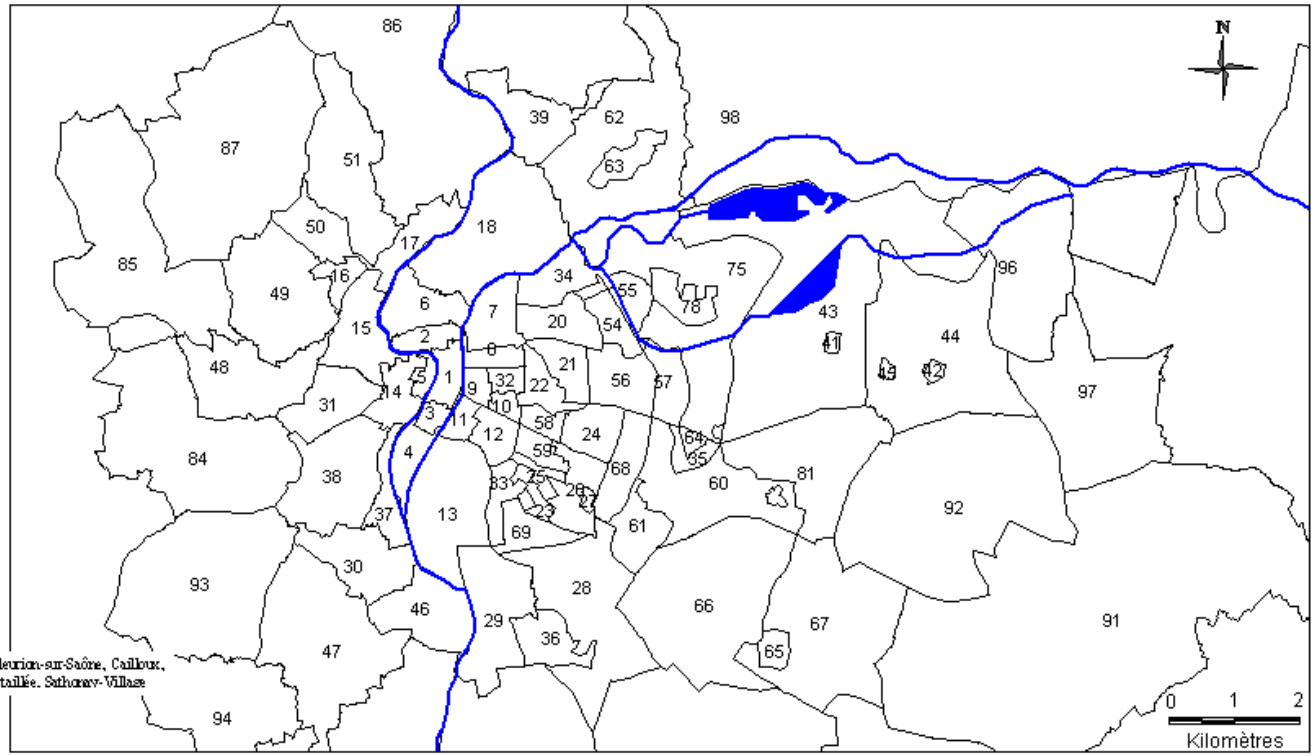
La France tire son nom des *Francs*, un peuple germanique qui participa à partir du IIIe siècle aux *Grandes Invasions*. Une grande partie du territoire actuel de la France fut réunie sous Clovis au VIe siècle, avant de s'étendre avec Charlemagne puis se réduire avant la fin du Xe siècle. Hugues Capet, élu roi des Francs en 987, modifie les règles de succession (de père en fils). Règneront à sa suite les dynasties des Capétiens, des Valois et des Bourbons, ce jusqu'en 1789, date de la Révolution Française. La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen et la devise « Liberté, Egalité, Fraternité » datent de cet évènement fondateur de la France contemporaine. Après un retour éphémère de la monarchie entre 1830 et 1848 (la Monarchie de Juillet) et les deux Empires (sous Napoléon 1er et Napoléon III), la République Française devient pérenne en 1875, c'est déjà la Troisième République. Cette période est marquée par l'extension de l'empire colonial et la victoire de la Première Guerre Mondiale. Après la Seconde Guerre Mondiale, la quatrième République est promulguée en 1946. La décolonisation se fera difficilement à partir de cette période. C'est en 1958 que la Cinquième République est instaurée. Le paysage politique et constitutionnel s'est stabilisé depuis cette période.

La ville de Lyon date de l'antiquité, elle s'appelait Lugdunum. Une présence humaine antérieure a cependant été attestée par diverses fouilles archéologiques. Sa fondation est attribuée selon la mythologie aux deux celtes Momoros et Atepomaros. Lug-dunum signifierait la colline de Lug (dieu suprême des celtes) ou selon d'autres hypothèses *la colline aux corbeaux* (présage de la présence de Lug) ou *la colline éclairée*… Plus probablement fondée après la Guerre des Gaules par les Romains victorieux, Lugdunum devient capitale des Gaules (romaines) dès 27 avant J.C.. La ville connaît alors un essor important. Au déclin de l'empire romain (au milieu du Ve siècle),

Lugdunum est prise par les Burgondes qui en font immédiatement une de leur capitale, avec Vienne et Genève. La ville est vite marquée par l'empreinte du christianisme, l'histoire de Sainte Blandine et de Saint Irénée marquent cette période. La ville passe ensuite sous domination franque, puis musulmane, avant de repasser dans les mains franques à l'occasion des campagnes de Pépin le Bref. Dans les périodes suivantes, Lugdunum devient Lyon, et le rayonnement de la ville doit beaucoup à la religion catholique. Deux conciles s'y tiennent, et deux papes y sont couronnés. Elle profite parallèlement de son positionnement géographique et devient un haut-lieu du commerce, en particulier grâce à la proximité de l'Italie. C'est à partir du XVIe siècle que le travail de la soie se développe et devient une spécialité de la ville de Lyon. L'architecture des immeubles témoigne de l'essor de cette activité, avec de nombreux appartements aux plafonds hauts (il fallait 4 mètres sous plafond pour le métier à tisser).

Jean-Antoine Morand trace dans le courant du XVIIIe siècle les plans (en damier) du développement de la ville sur la rive gauche du Rhône. Après la Révolution Française, Lyon profite directement de la révolution industrielle grâce à son expérience du travail de la soie et développe son industrie textile. L'architecture des immeubles lyonnais est alors propice à une ségrégation verticale décrite par Y. Grafmeyer [1991]. Les classes favorisées habitent le bas des immeubles tandis que les plus défavorisés logent dans les « chambres de bonnes » dans les étages les plus élevés. Au XIXe siècle, c'est un grand centre industriel, bientôt relié à Saint-Etienne par une des premières lignes de chemin de fer de la planète. Le cadre bâti lyonnais connaît à cette période d'immenses transformations. Plusieurs percées sont réalisées au cœur même de la Presqu'île et le Parc de la Tête d'Or est aménagé. La ville continue son développement après les troubles qui marquent le début de la IIIe république. Le Docteur Gailleton, maire de 1881 à 1900, participe de ce mouvement en dynamisant la rénovation de plusieurs quartiers et en installant le tramway. Edouard Herriot sera ensuite un maire emblématique de la ville de 1905 à 1957. Un grand nombre de projets urbanistiques et architecturaux voient le jour sous ses mandats, avec le travail entre autres de Tony Garnier. Après la Seconde Guerre Mondiale, de grands ensembles d'habitation sont construits en périphérie comme dans les autres villes françaises pour répondre à la forte demande de logements. Sous le mandat de Louis Pradel, la période est propice à la voiture particulière, un axe autoroutier est construit au cœur même de la ville-centre, sur la Presqu'île. Parallèlement, le quartier de la Part-Dieu s'élève autour d'une gare (du même nom) et devient le centre des affaires de la métropole. Le métro est inauguré en 1978. Les styles

Carte 6 : L'agglomération lyonnaise en 88 grandes zones



1 Bellecour, République
2 DSQ Pentes de la Croix-Rousse
3 Victor Hugo, Carnot
4 Marché gare
5 Vieux Lyon
6 Croix-Rousse
7 Tête d'Or
8 Brotteaux
9 Bourse du Travail, Guichard
10 Gambetta, Paul Bert
11 Saint Luc, Universités
12 Guillotière
13 Gerland
14 Fourvière, Saint-Just
15 Vaise
16 DSQ La Duchère
17 Ile Barbe
18 Caluire
20 Charpennes
21 Maisons Neuves
22 Félix Faure, Lafayette
23 DSQ Etats-Unis
24 Grange Blanche
25 Etats-Unis
26 Mermoz, Pinel
27 DSQ Mermoz
28 Vénissieux Centre
29 Saint-Fons
30 Oullins
31 Point du Jour
32 Part-Dieu
33 Moulin-à-Vent
34 La Doua
35 Bron Terraillon
36 DSQ Vénissieux Minguettes
37 La Mulatière
38 Sainte-Foy-lès-Lyon
39 Fontaines-sur-Saône, Sathonay-camp
41 DSQ Prainet
42 DSQ Plantées
43 Décines
44 Meyzieu
45 DSQ Mathiolan
46 Pierre-Bénite
47 Saint-Genis-Laval
48 Tassin
49 Ecully
50 Champagne-au-Mont-d'Or
51 Saint-Didier-au-Mont-d'Or
54 DSQ Buers
55 DSQ Saint-Jean
56 Cusset
57 Laurent Bonnevay
58 Albert Thomas, Monthor
59 Morphisir
60 Bron centre
61 DSQ Bron Parilly
62 Rillieux
63 DSQ Rillieux
64 DSQ Bron Terraillon
65 DSQ Saint-Priest Bel-Air
66 Saint-Priest Ouest
67 Saint-Priest Est
68 Bron Eisarts et Genêts
69 Vénissieux Moulin-à-Vent
75 Vaulx-en-Velin
78 DSQ Vaulx-en-Velin
80 Genay, Neuville, Montanay, Fleurieu-sur-Saône, Cailloux, Fontaines-Saint-Martin, Rochetaillée, Sathonay-Village
81 Chassieu
82 Corbas, Moins
83 Irigny, Charly, Vernaison
84 Saint-Genis-les-Ollières, Craponne, Francheville
85 La Tour de Salvigny, Marcy-l'Etoile, Charbonnières-les-Bains
86 Villages des Monts d'Or (Saint-Germain, Curis, Poleymieux, Saint-Romain, Couzon, Collonges, Saint-Cyr, Albigny-sur-Saône)
87 Limonest, Dardilly
89 Sérézin-du-Rhône, Saint-Symphorien-d'Ozon, Simandres, Marennes
90 Toussieu, Saint-Pierre-de-Chandieu, Chaponnay
91 Colombier-Saugieu, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure
92 Genas
93 Chaponost, Vourles
94 Brignais
95 Feyzin, Solaize
96 Jonage
97 Jons, Pusignan
98 Balan, Béligneux, Beynost, La Boisse, Bressolles, Dagneux, Miribel, Montluel, Neyron, Nieuroz, Ppizay, Saint-Maurice-de-Beynost, Sainte-Croix, Thil
99 Cirrieux, Massieux, Mionnay, Parcieux, Rancé, Reyrieux, Saint-André-de-Corcy, Saint-Bernard, Saint-Didier-de-Formans, Saint-Jean-de-Tourrigneux, Saint-Marcel, Toussieux, Tramoyes, Trévoux

Source : Emmanuel RAVALET

architecturaux datant de la Renaissance ont été conservés dans le Vieux-Lyon, mais également dans certaines zones de la Presqu'île et des Pentes de la Croix-Rousse. Une partie importante de la ville a été classée au Patrimoine Mondial par l'UNESCO.

- La population

La France compte aujourd'hui plus de 63 millions d'habitants[17] (ce chiffre s'élevait à 59.4 millions en 1995[18]). La population était particulièrement importante déjà à l'époque romaine et le territoire français concentrait près de 28 millions d'habitant à la fin du XVIIIe siècle [Dupaquier, 1993]. C'était à cette époque le troisième pays le plus peuplé de la planète. Mis à part pendant les périodes de guerres, la population n'a pas cessé de croître, de plus en plus lentement avec la baisse de la natalité. L'immigration joue depuis plusieurs décennies un rôle important dans cette croissance, avec des vagues successives en provenance d'Europe, du Maghreb ou d'Afrique Noire. L'urbanisation s'est déroulée en parallèle de l'industrialisation, à partir du XIXe siècle. Aujourd'hui, la population française vit majoritairement en milieu urbain (le taux d'urbanisation dépassait 75 % en 2000), mais il est difficile cependant de tracer des limites entre ville et campagne, tant l'étalement urbain s'est développé.

La France est un pays laïc depuis le début du XXe siècle. La tradition catholique reste tout de même assez fortement ancrée chez les Français (plus de la moitié des Français se déclarent catholiques[19]). Les musulmans, les juifs et les protestants sont minoritaires. Dans le même temps, la proportion de personnes athées (sans croyance religieuse) va croissante.

- Le contexte économique français et lyonnais

La France est une grande puissance économique mondiale. Son P.I.B. était de 1 290 milliards d'euros en 2000, soient 22 030 euros par habitant. Bien positionnée au sein de l'Europe de l'Ouest, la France a tiré grand profit de la construction européenne. Le secteur agricole y est dynamique, en particulier grâce à la production céréalière et vinicole. La France est également

[17] http://www.insee.fr
[18] http://www.insee.fr
[19] http://www.portail-religion.com/FR/dossier/Pays/France/index.php

une grande puissance industrielle et commerciale, avec un secteur tertiaire prépondérant. Le tourisme joue un rôle d'importance dans l'économie du pays.

Longtemps articulée autour de l'industrie textile (et du travail de la soie), Lyon possède aujourd'hui une économie diversifiée : tous les secteurs d'activités sont présents dans l'agglomération. Certains méritent cependant par leur ampleur d'être évoqués. Il s'agit par exemple du secteur chimique, qui s'est développé dans un premier temps pour subvenir aux besoins de l'industrie textile. La Vallée de la Chimie correspond à un corridor où sont regroupées les industries du secteur. L'aménagement du quartier de la Part-Dieu, articulé autour de sa gare, a permis au secteur tertiaire de se développer en tirant profit de la localisation géographique stratégique de la ville, dans la vallée du Rhône et en point d'entrée vers l'Italie et la Suisse. En 2005, cinq pôles de compétitivité sont reconnus au sein de l'agglomération lyonnaise, à savoir la biologie, la chimie, les camions et les bus, le secteur informatique et les textiles techniques. Ils représentent les axes spécifiques de l'économie lyonnaise (dans lesquels elle possède déjà une certaine compétitivité) et autour desquels elle cherche à se renforcer.

- L'organisation administrative

La Cinquième République, toujours en vigueur aujourd'hui, est un régime semi-présidentiel, dans lequel les pouvoirs législatifs et exécutifs sont séparés, mais disposent l'un sur l'autre de moyens de pression. En ce qui concerne la métropole lyonnaise, le pouvoir politique est dans les mains de la Communauté Urbaine de Lyon, autrement appelé Le Grand Lyon. A la fin de l'année 1966, une loi est votée pour créer ce type de regroupement communal, les décisions d'aménagement urbain méritant d'être pensées et prises à une échelle plus large que celle de la commune. Rapidement, la communauté urbaine est mise en place et se voit dotée de compétences relatives aux services au quotidien (voirie, distribution de l'eau, collecte des ordures, déplacements), aux décisions d'urbanisme et d'aménagement ainsi qu'aux thématiques de l'économie, du foncier et de l'immobilier[20]. Elle est administrée par un conseil de communauté, présidé en général par le maire de Lyon et composé d'élus de chaque commune, au prorata de leur population avec au moins un siège par commune. Les décisions de transports sont prises au sein d'une structure spécifique, le SYndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (le

[20] www.grandlyon.com

SYTRAL), qui est l'autorité organisatrice. Le SYTRAL est composé de 26 membres élus (16 en provenance de la Communauté Urbaine et 10 du Conseil Général du Rhône) qui fixent les grandes orientations en matière d'investissements, de politique tarifaire et d'offre de transport[21]. Le financement vient majoritairement de la communauté urbaine (à plus de 80 %).

- Les transports à Lyon

Lyon fait partie des grandes agglomérations occidentales qui ont connu ce que M. Wiel appelle la transition urbaine [1999]. La voiture particulière et son développement important ont permis de faciliter les mobilités quotidiennes et d'accroître les vitesses moyennes des déplacements. Le maillage du réseau routier et autoroutier est aujourd'hui très serré dans l'agglomération. L'usage de la voiture particulière est certes généralisé dans les zones périphériques mais les fortes densités des centres urbains permettent le développement d'alternatives à la voiture particulière. C'est le cas des transports collectifs, qui disposent d'infrastructures d'envergure. Celles-ci se sont assez largement développées à partir des années 70, au cours desquelles le versement transport a été instauré. Le réseau des transports collectifs lyonnais est composé aujourd'hui de quatre lignes de métro (dont une est automatique), de deux funiculaires (pour monter sur la colline de Fourvière), de deux lignes de tramways (qui n'existaient pas en 1996, au moment de l'enquête), de 97 lignes de bus et de 7 lignes de trolleys-bus (ces chiffres ont également augmenté depuis 1996)[22]. Des services de transport scolaire sont également offerts.

Le SYTRAL, autorité organisatrice des transports, délègue l'exploitation du Réseau des Transports en commun Lyonnais (T.C.L.) à une entreprise privée, Kéolis Lyon (filiale de Kéolis). Cette délégation est sujette à un appel d'offre renouvelé tous les 6 ans. *« Le contrat s'articule autour d'un prix forfaitaire annuel indexé versé au délégataire et d'un engagement annuel sur les recettes, assorti d'un intéressement si les recettes réelles sont supérieures aux montants contractuellement fixés. Le contrat garantit au SYTRAL a minima les montants des recettes contractuellement définies. »*[23]. Pour faire front à l'augmentation incessante de l'usage de la voiture particulière, le SYTRAL a rédigé en 1997 un Plan de Déplacement Urbain (P.D.U.) dans lequel il s'engage à développer l'offre de transports collectifs et la complémentarité entre les

[21] www.sytral.fr
[22] www.sytral.fr

différents modes. Divers aménagements parmi lesquels la mise en place du réseau de tramways ont suivi la rédaction de ce document. Un système de vélos en libre service a également été installé en 2005 par la Communauté Urbaine de Lyon dans le cadre d'un contrat publicitaire avec le groupe J.C. Decaux. Son succès inspire de nombreuses villes françaises, européennes et mondiales. La marche à pied conserve finalement une place importante dans la Presqu'île ou le Vieux-Lyon (entièrement piétonnier).

- Synthèse

L'aire urbaine de Lyon présente de nombreux traits communs aux métropoles ouest-européennes parmi lesquels sa forme urbaine (densités, développement autour d'un centre historique encore très fort, etc.) et les pratiques modales des citadins qui y vivent. Les banlieues où s'élèvent des grands ensembles sont caractéristiques des villes françaises. Ses caractéristiques topographiques (collines et cours d'eau) ou encore l'inscription sur le cadre bâti de son histoire représentent ses singularités les plus fortes.

2. *Montréal au Canada*

La ville de Montréal est située au Canada, dans la province du Québec. Etant donnée la taille du pays et la spécificité de la province québécoise dans ce pays, nous évoquerons les contextes canadiens et québécois pour mieux comprendre les réalités contemporaines de la métropole montréalaise. Le recensement réalisé en 2001 dénombrait 3 380 000 habitants dans l'aire urbaine tandis que la municipalité en comptait 1 812 000 à la même date[24]. Comme nous allons en rendre compte dans la suite de cette partie, la multi-ethnicité est sans doute une des caractéristiques les plus marquantes de la métropole montréalaise.

- Le contexte géographique

Le Canada est le deuxième plus grand pays du monde. Sa superficie est de 9 984 670 km². Il s'étend de l'Océan Atlantique à l'Est jusqu'à l'Océan Pacifique à l'Ouest. Deux chaînes de montagnes marquent le paysage, les Appalaches à l'Est et les Montagnes Rocheuses à l'Ouest.

---

[23] www.sytral.fr/202.0.html
[24] chiffres disponibles sur http://www.statcan.ca ou sur http://ville.montreal.qc.ca/

Entre les deux s'étendent les plaines intérieures canadiennes, autrement appelées les prairies canadiennes. Une grande partie du pays n'est pas ou peu habitée (si ce n'est par des populations dites autochtones), il s'agit du Grand Nord, dans les régions arctiques. Le Canada se découpe en dix provinces (dont le Québec) et trois territoires. La province francophone est également très étendue puisque sa superficie est de l'ordre de 1 667 000 km². Situé à l'est du Canada, le Québec possède une frontière avec les Etats-Unis et des frontières avec trois provinces canadiennes, l'Ontario, le Nouveau Brunswick et la province de Terre-Neuve et Labrador. Il dispose d'une des plus grandes réserves d'eau douce de la planète, avec près de 500 000 lacs et plusieurs milliers de rivières.

Montréal est située sur une île éponyme, au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais. Cette dernière se jette dans le Lac des Deux-Montagnes, qui se déverse à son tour dans trois cours d'eau parmi lesquels le Saint-Laurent (qui borde l'île de Montréal au Nord et au Sud) et la Rivière des Prairies (au nord de Laval). L'agglomération se compose de nombreuses îles et îlots. Sa localisation dans le golfe du Saint-Laurent offre à la ville un débouché maritime de grande importance. Le Mont-Royal (le parc en lui-même et plusieurs quartiers sur son flanc Ouest) est le seul accident topographique, le reste de la ville est relativement plat.

Carte 7 : Le Canada

Source : Emmanuel RAVALET selon World Atlas

Le climat varie largement selon les régions considérées. Mise à part la côte Ouest de la Colombie britannique, qui jouit d'un climat tempéré, le reste du Canada est soumis à des écarts extrêmes de température entre l'été et l'hiver. Les hivers sont rudes non seulement dans les régions arctiques, mais également dans les villes du Golfe du Saint-Laurent, et en particulier à Montréal, alors même que cette ville se situe à des latitudes comparables à celles de Bordeaux ou Lyon en France. Les températures peuvent descendre en dessous de -40° pendant les nuits hivernales et monter au-dessus de 35° pendant certaines après-midi estivales.

- Histoire du Québec au Canada et de Montréal au Québec…

Le territoire actuel du Canada était habité uniquement par des Indiens jusqu'à la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb en 1492. Les tribus indigènes étaient alors nombreuses et parlaient des langues pouvant être très différentes. Le nom « Canada » fut d'abord attribué à la première communauté française installée sur les rives du Saint-Laurent à partir de 1534 (date de l'arrivée de l'expédition de Jacques Cartier sur le territoire actuel de la ville de Québec). Cette communauté devient ensuite colonie et s'étend sur un immense territoire en Amérique du Nord, c'est la Nouvelle-France. Celle-ci est annexée en 1763 par les Britanniques, à la suite de la prise de Québec. Le Canada devient alors une colonie anglaise. Le territoire du Québec conserve cependant une population francophone importante, qui restera longtemps en tension avec la population anglophone. Le Canada devient le nom de la colonie britannique en 1867, au travers de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique. Une grande autonomie vis-à-vis de l'Angleterre est obtenue au fil du temps, en particulier grâce aux statuts de Westminster en 1931. Aujourd'hui, le Canada est une monarchie constitutionnelle avec à sa tête le monarque anglais (en l'occurrence la reine d'Angleterre Elisabeth II depuis 1952). L'indépendance du Québec est un thème politique récurrent dans la province. Deux référendums ont porté sur ce sujet, le « non » l'a emporté les deux fois, la deuxième fois avec un score de 50,4 %.

La ville de Montréal[25] est fondée en 1642 par un petit groupe de Français parmi lesquels Paul Chomedey de Maisonneuve et Jeanne-Mance (qui y fonda un hôpital). Les relations de la colonie avec les Indiens varient selon les périodes et les peuples autochtones. En 1701, la Grande Paix de Montréal, signée par les Français et l'ensemble des nations indiennes, offre alors les conditions

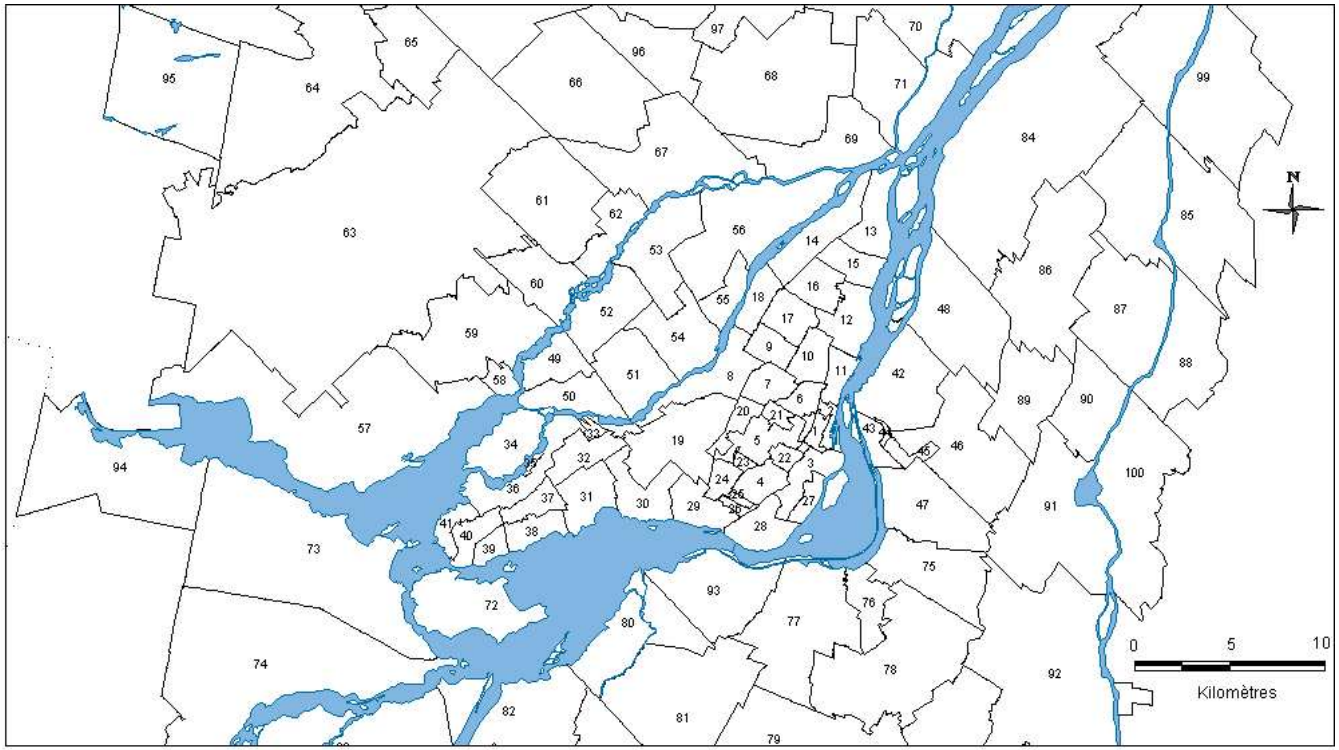
[25] Voir à ce sujet la section « *archives* » du site Internet de la ville de Montréal, http://www.ville.montreal.qc.ca/

de stabilité propices au développement du commerce de la fourrure. En 1760, la ville devient anglaise mais la langue parlée par ses habitants reste majoritairement le français jusqu'au milieu du XIXe siècle (période pendant laquelle plusieurs vagues d'immigration écossaise, irlandaise, anglaise et américaine se succèdent). Les activités commerciales se diversifient ensuite et la construction du Canal de Lachine en 1824 permet à l'industrialisation de se développer plus rapidement (celui-ci permet aux embarcations de passer les rapides de Lachine et de s'enfoncer vers l'Ouest). Plusieurs voies ferrées sont construites, plaçant Montréal à la croisée des chemins. Les tensions entre les anglophones et les francophones sont incessantes, mais la ville continue de se développer en particulier sous la houlette des anglophones (qui dirigent les affaires). La masse ouvrière, un tiers de la population active avec des conditions de vie précaires, est alors largement exclue de la scène politique locale et l'*establishment* concentre surtout les marchands et les financiers [Germain, 1992].

A la fin du XIXe siècle, d'autres vagues d'immigration se succèdent, avec en particulier les Italiens, les Hongrois ou les Russes, qui viennent travailler et participer à la construction de grandes infrastructures. Pendant ce temps, Montréal annexe les villes voisines et redevient majoritairement francophone. Les maires sont alors alternativement francophones et anglophones, mais plusieurs enclaves politiques anglophones se forment en guise de protestation (Westmount ou Mont-Royal) et *« personne n'est dupe de l'identité ethnoculturelle des véritables dirigeants de la ville »* (Germain, 1992:72). L'immigration se diversifie dans le courant du XXe siècle, avec une proportion importante d'Est-Européens dans un premier temps puis de Chinois, d'Haïtiens parmi un grand nombre de nationalités représentées. Ce n'est vraiment qu'à partir des années 60 que les Montréalais divorcent d'avec l'Eglise catholique, qui tenait jusque là une place centrale dans leur vie quotidienne. Les anciennes paroisses, divisant la ville en micro-territoires ayant chacun une forte identité, ont disparu au profit d'une vie communautaire souvent organisée par quartier, qui relayent pour plusieurs d'entre eux une identité ethnique et linguistique particulière [Sénécal, 1992].

La ville prend une stature internationale avec l'exposition universelle de 1967 (pour laquelle le métro de Montréal est construit) et les jeux Olympiques de 1976. Lorsque, cette même année, le Parti Québécois prend les rennes de la province, plusieurs sièges sociaux quittent Montréal pour se diriger vers Toronto. Montréal reste cependant un centre névralgique de première importance

Carte 8 : L'agglomération montréalaise en 100 grandes zones



1 Montréal: Centre-ville
2 Montréal: Centre-ville périphérique
3 Montréal: Sud-Ouest
4 Montréal: Notre-Dame-de-Grâce
5 Montréal: Côte-des-Neiges
6 Montréal: Plateau Mont-Royal
7 Montréal: Villeray
8 Montréal: Ahuntsic
9 Montréal: Saint-Michel
10 Montréal: Rosemont
11 Montréal: Sud-Est
12 Montréal: Mercier
13 Montréal: Pointe-aux-Trembles
14 Montréal: Rivière-des-Prairies
15 Montréal-Est
16 Anjou
17 Saint-Léonard
18 Montréal-Nord
19 Saint-Laurent
20 Mont-Royal
21 Outremont
22 Westmount
23 Hampstead
24 Côte-Saint-Luc
25 Montréal-Ouest
26 Saint-Pierre
27 Verdun
28 LaSalle
29 Lachine
30 Dorval, Ile-Dorval
31 Pointe-Claire
32 Dollard-des-Ormeaux
33 Roxboro
34 L'Île-Bizard
35 Sainte-Geneviève
36 Pierrefonds
37 Kirkland
38 Beaconsfield
39 Baie-d'Urfé
40 Sainte-Anne-de-Bellevue
41 Senneville
42 Longueuil
43 Saint-Lambert
44 LeMoyne
45 Greenfield Park
46 Saint-Hubert
47 Brossard
48 Boucherville
49 Laval-Ouest
50 Laval: Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-Lac
51 Laval: Chomedey
52 Laval: Sainte-Rose, Fabreville
53 Laval: Vimont, Auteuil
54 Laval: Pont-Viau, Laval-des-Rapides
55 Laval: Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul
56 Laval: Saint-François
57 Pte-Calumet, St-Joseph-du-lac, Oka, Ste-Marthe-sur-le-lac, Saint-Placide
58 Deux-Montagnes
59 Saint-Eustache
60 Boisbriand
61 Blainville, Sainte-Thérèse
62 Lorraine, Bois-des-Filion, Rosemère
63 Mirabel
64 Bellefeuille, Saint-Colomban
65 St-Antoine, Lafontaine, St-Jérome
66 Sainte-Anne-des-Plaines
67 Terrebonne
68 Mascouche
69 Lachenaie
70 L'Assomption, L'Epiphanie, St-Sulpice, St-Gérard-Magella
71 Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne
72 Notre-Dame-de-L'Ile-Perrot, Pincourt, Terrasse-Vaudreuil, L'Ile-Perrot
73 Vaudreuil-Dorion, Vaudreuil-sur-le-lac, L'Ile-Cadieux, Hudson, St-Lazare
74 St-Clet, Les Cèdres, Pointe-des-Cascades, Coteau-du-Lac, Les Coteaux
75 La Prairie
76 Candiac
77 Ste-Catherine. St-Constant. Delson
78 St-Phillipe, St-Mathieu
79 St-Edouard, St-Michel, St-Rémi, St-Patrice-de-Serrington
80 Châteauguay, Léry
81 Mercier. St-Isidore
82 Maple-Grove, Beauharnois, Melocheville
83 Grande-Ile, St-Timothée, Salaberry-de-Valleyfield
84 Verchères, Calixa-Lavallée, Varennes, Contrecoeur
85 St-Marc-sur-Richelieu, St-Charles-sur-Richelieu
86 St-Amable, Ste-Julie
87 Beloeil, St-Mathieu-de-Beloeil, McMasterville
88 Mont-St-Hilaire, Otterburn Park
89 Saint-Bruno-de-Montarville
90 Saint-Basile-le-Grand
91 Carignan, Chambly
92 St-Luc, L'Acadie, St-Jean-sur-Richelieu, Iberville
93 Kahnawake
94 Rigaud
95 Gore
96 La Plaine
97 Saint-Roch-de-l'Achigan
98 Lavaltrie, St-Antoine-de-Lavaltrie
99 Saint-Antoine-sur-Richelieu, St-Denis-sur-Richelieu
100 Notre-Dame-de-Bon-Secours, Richelieu, St-Mathias

Source : Emmanuel RAVALET

pour le Québec et pour le Canada. L'emprise géographique de la ville s'étend considérablement à partir des années 60, avec la construction de plusieurs autoroutes, dont certaines au cœur même de la ville. La vieille-ville connaît un renouveau important, en particulier grâce au tourisme et aux loisirs tandis que le centre s'élève avec de nombreux gratte-ciel. La densité de l'agglomération est relativement importante au regard des autres métropoles nord-américaines [Paulhiac & Kaufmann, 2006]. Montréal est aujourd'hui une grande métropole nord-américaine, tant du point de vue économique et financier que politique et culturel.

- La population

La population du Canada s'élevait en 2006 à près de 31,6 millions de personnes[26]. Elle comptait en 1996 plus de 28,8 millions d'habitants. Si elle continue de croître de façon stable, elle vieillit par contre très vite. L'âge médian, inférieur à 26 ans en 1970, atteignait presque 39 ans en 2006. La proportion de personnes âgées est en forte progression dans l'ensemble du Canada, mais de manière encore plus significative au Québec. La croissance de la population canadienne est plutôt attribuable à l'immigration. Terre d'immigration d'origine principalement européenne jusque dans les années 60 (plus de 90 % des immigrés avant 1961 sont d'origine européenne), les provenances se diversifient ensuite. Dans le courant des années 70, la part des immigrants d'origine asiatique sur l'ensemble des immigrants croît rapidement pour atteindre plus de 57 % entre 1991 et 1996. Cette tendance est à relativiser dans la province québécoise, qui pour des raisons culturelles et géographiques entretient une immigration d'origine européenne relativement forte. La grande diversité ethnique et linguistique caractérise aujourd'hui le Canada et le Québec. Les Indiens composent une part de plus en plus marginale de la population canadienne, ils vivent sur des territoires spécifiques, les *réserves*.

Le profil linguistique du Canada est très varié, plus de 100 langues maternelles différentes ont été enregistrées dans le recensement de 2001[27]. L'anglais était la langue la plus répandue (67 % de canadiens anglophones), devant le français (22 %). Le chinois était la langue non officielle la plus répandue tandis que le cri (langue parlée par les Cris) était la langue autochtone la plus parlée devant l'inuktitut (langue des Inuits). Au Québec, la proportion de personnes parlant français était

[26] L'ensemble des données d'ordre démographique sont disponibles sur le site de Statistiques Canada, http://www.statcan.ca

de 81,5 % et les allophones (ni francophones, ni anglophones) se révélaient plus nombreux que les anglophones. Ces tendances devraient se confirmer dans le recensement de 2006. Le français et l'anglais sont les deux langues officielles du Canada, la province québécoise étant la seule province francophone et le Nouveau-Brunswick la seule province bilingue français-anglais.

Selon le recensement réalisé en 2001, la majorité des Canadiens sont chrétiens (77 %), tandis que 17 % d'entre eux se déclarent sans confession religieuse. 56 % des Chrétiens sont catholiques, religion très implantée en particulier au Québec. Elle y a joué un rôle important jusque dans les années 60, avant qu'un recul important de sa pratique ne se fasse sentir.

- Le contexte économique canadien, québécois et montréalais

L'économie canadienne est une grande économie à l'échelle mondiale. Le P.I.B. du pays en 2000 était de 680 milliards de dollars, soient 22 480 dollars par habitant. Grâce à ses ressources naturelles, le Canada est un grand exportateur d'énergie (gaz naturel, énergie hydro-électrique et pétrole). Les grandes étendues dans le centre permettent une forte production de céréales. Le sol est particulièrement riche en diamant, zinc, uranium, or, nickel, aluminium et plomb. Les accords de libre-échange conclus avec les Etats-Unis et le Mexique (l'ALE puis l'ALENA) ont permis au Canada d'accroître sensiblement ses exportations. Le secteur industriel est dynamique en particulier dans les provinces du Québec et de l'Ontario. En plus de leurs importantes ressources naturelles, l'économie de ces deux provinces repose sur le secteur des nouvelles technologies.

La ville profite depuis sa création de la navigabilité du fleuve Saint-Laurent, qui permet aujourd'hui de relier l'océan Atlantique à la région des Grands Lacs. Son port est le plus important du pays. La construction de diverses lignes de chemins de fer a également positionné Montréal au cœur du réseau. Dès lors, l'économie montréalaise a pu se développer autour de son industrie d'abord puis des hautes technologies (pharmacologie, biochimie, aérospatiale ou encore télécommunications). Près de 84 % de la population active occupée travaille dans le secteur tertiaire[28].

---

[27] Résultats disponibles sur http://www.statcan.ca
[28] Donnée disponible dans l'Atlas Socio-Economique de Montréal 2003, http://ville.montreal.qc.ca/

- L'organisation administrative

La reine d'Angleterre est représentée au Canada par un gouverneur général. Le régime canadien est parlementaire et fédéral. Le pouvoir législatif est entre les mains du Parlement, constitué du gouverneur général, du Sénat et de la Chambre des Communes. Le pouvoir exécutif est constitué quant à lui du Conseil Privé, nommé par le gouverneur général, au sein duquel le cabinet ministériel est assermenté et dirigé par le Premier Ministre. Le Québec est, quant à lui, un régime parlementaire, comme les neuf autres provinces du Canada. L'assemblée nationale et, dans une moindre mesure, le lieutenant-gouverneur (représentant de la reine au Québec) exercent le pouvoir législatif tandis que le Premier Ministre du Québec et le conseil des ministres exercent le pouvoir exécutif.

En remplacement de la corporation de Montréal Metropolitain, la Communauté Urbaine de Montréal (C.U.M.) fut créée en 1970. Pour viser une extension du champ des compétences de cet organe décisionnel, des réorganisations municipales sont ensuite mises en place en 2002 et regroupent autour des villes-centre un certain nombre de municipalités. Des tensions politiques amèneront certaines d'entre elles à se « dé-fusionner » en 2006, après un référendum organisé par le Parti Libéral. En 2001 est créée la Communauté Métropolitaine de Montréal (C.M.M.), en remplacement de la Communauté Urbaine de Montréal. Elle couvre 64 municipalités et elle est en charge en particulier de l'aménagement et des transports. Ce dernier domaine est d'ailleurs géré en partenariat avec l'Agence Métropolitaine des Transports (A.M.T.), organe gouvernemental mis en place en 1995. En partie financé par le transport individuel automobile, l'A.M.T. a vocation à améliorer les transports publics urbains. En ce sens, elle constitue une innovation majeure [Paulhiac & Kaufmann, 2006]. La gestion des transports publics urbains de l'agglomération montréalaise passe donc nécessairement par un partenariat dynamique entre l'A.M.T. et la C.M.M. dans la mesure où la première a un rôle de concertation et de coordination tandis que le second approuve les budgets et les programmes triennaux du premier. Les tarifs des transports collectifs sont régulés par l'A.M.T. mais peuvent être contestés par la C.M.M. [Paulhiac & Kaufmann, 2006].

- Les transports à Montréal

A l'image de la plupart des métropoles nord-américaines, la voiture particulière est largement utilisée par les citadins, notamment par ceux qui résident en périphérie. L'étalement urbain a joué en faveur de cette tendance. Le plébiscite automobile pose en particulier le problème de l'accès à l'île de Montréal aux heures de pointe. Les sept ponts qui permettent cet accès sont effectivement saturés pendant les heures de pointe.

Malgré la position dominante de la voiture particulière dans les modes de vie urbains des Montréalais, l'usage des transports publics reste élevé au regard des autres villes nord-américaines. Cette spécificité tient en particulier aux densités relativement élevées et à la forte centralité de l'agglomération [Paulhiac & Kaufmann, 2006]. Les transports collectifs montréalais concernent plusieurs modes parmi lesquels les bus, les métros et les trains de banlieue. A l'exception de la construction des premières lignes de métro dès la fin des années 60, le développement du réseau des transports urbains de la métropole québécoise date principalement du début des années 80, moment où *« le rôle des politiques de transport en commun dans le développement urbain change radicalement »* (Paulhiac & Kaufmann, 2006:64). L'A.M.T. (déjà présentée précédemment) relève directement du Ministère des Transports du Québec et agit à trois niveaux : *« A titre d'agence gouvernementale, elle met en œuvre les politiques, programmes et projets de transport collectif qui lui sont confiés par le Ministère – A titre d'organisation métropolitaine, elle soutient, planifie et coordonne le transport collectif régional (...) – A titre d'autorité organisatrice de transport, l'A.M.T. planifie, gère et exploite les activités dont elle est directement responsable, notamment les réseaux de trains de banlieue et le transport métropolitain par autobus »* (A.M.T., 2003:22). En relation étroite avec cette structure, la C.M.M. planifie, coordonne et finance les transports urbains montréalais à l'échelle de la métropole. L'exploitation en tant que telle est placée sous la responsabilité de 19 autorités organisatrices de transports (A.O.T.)[29]. Le réseau des trains de banlieue est exploité par l'A.M.T et le réseau de métro par la Société des Transports de Montréal (S.T.M.), ancienne Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.). Mis à part l'A.M.T., chaque A.O.T. exploite un réseau local d'autobus (elles sont réparties sur le territoire et dépendent

[29] L'appellation A.O.T. regroupe dans les cas montréalais et lyonnais des structures dont les missions et les activités sont très différentes.

largement des municipalités sur lesquelles leurs services sont mis à disposition. Les trois plus grosses A.O.T., qui sont la S.T.M., le Réseau de Transport de Longueuil (R.T.L.) et la Société de Transport de Laval (S.T.L.), sont des organismes publics de transport.

L'envergure actuelle du réseau doit beaucoup à la forte implication des politiques depuis les années 80. Deux lignes de trains de banlieue ont été remises en service au début des années 90, trois autres à la fin de cette même décennie. Le réseau est développé sur la base d'anciennes voies (à l'abandon depuis plusieurs décennies), rénovées et modernisées. Plusieurs lignes de métro se sont vues prolongées également depuis cette période. La part modale des transports collectifs montréalais est relativement forte vis-à-vis des autres métropoles nord-américaines. L'usage du vélo et de la marche à pied varie finalement assez fortement selon les saisons (les pistes cyclables ferment pendant l'hiver…) et les zones de l'aire urbaine.

- Synthèse

Pour conclure cette description de l'agglomération montréalaise, nous souhaitons souligner la position spécifique de Montréal entre les métropoles nord-américaines et européennes. La forme étalée de l'aire urbaine est en ce sens assez caractéristique des premières tandis que les densités des zones centrales, leur dynamisme et la part modale relativement forte des transports collectifs correspondent plutôt à des traits communs aux secondes. La spécificité du Québec explique en partie cet état de fait. En ce sens, les tendances que nous serons amené à souligner dans le cas montréalais seront difficiles à généraliser. Elles rendent compte cependant de prolongements intéressants du cas lyonnais.

II. Les enquêtes-ménages transport

Les données à partir desquelles les études de cas ont été réalisées proviennent d'enquêtes-ménages transport (souvent appelées enquêtes-ménages par la suite) mises à notre disposition (une pour chaque cas). L'objet de cette section est de souligner l'intérêt de ces données pour une analyse des comportements individuels dans les espaces urbains, à la base de notre analyse de la ségrégation urbaine. Nous replaçons dans un premier temps les enquêtes-ménages parmi diverses sources de données, tout en justifiant les raisons qui nous ont porté à placer ces données à la base de notre étude. Nous décrivons ensuite les quatre enquêtes-ménages mobilisées dans cette thèse.

A. Une source de données utilisée dans le monde entier

Une grande variabilité de données existe dans le domaine des transports et de la mobilité. Nous souhaitons présenter ici cette diversité pour être en mesure de justifier notre choix des enquêtes-ménages transport. Il est possible de retracer une évolution dans les préoccupations des spécialistes urbains et les données associées, d'une approche d'ordre technique en termes de véhicules (puis de voyageurs), à une réflexion d'ordre sociale, consacrant alors le citadin comme *objet* de recherche. Les techniques de recueil de données diffèrent alors assez nettement.

1. La mobilité perçue comme demande de transport

La mobilité a longtemps été réduite à une acception relative aux flux de transport. Cette considération techniciste faisait alors de cette discipline une science de l'ingénieur. Fondée sur l'approche économique des néoclassiques, le transport est considéré comme un marché (et l'individu un consommateur), confrontant une offre et une demande dont la connaissance est nécessaire. La mobilité correspond dans ce cadre à la demande de transport, et son étude renvoie à des besoins de planification. Sa prise en compte est alors centrée sur les déplacements (caractérisés par leur inscription spatiale et temporelle, leur motif et le mode de transport utilisé) et la mobilité quotidienne renvoie à leur succession au cours de la journée.

Du point de vue économique, la mobilité sous-entend donc une prise en compte des déplacements principalement de par leur durée et leur coût. La valeur que chacun accorde au temps évolue en fait selon les contextes et les individus considérés. Cette notion rejoint celle du coût, dans la mesure où, moins l'individu est prêt à passer de temps dans les transports, plus important sera le coût qu'il acceptera d'y consacrer (le temps peut prendre alors une valeur chiffrable). La notion de coût généralisé permet d'intégrer des coûts directement engagés par les usagers et des paramètres plus difficilement quantifiables (confort, attente, sécurité, etc.). Cette approche théorique de la mobilité est généralement associée à des études quantitatives. Les véhicules ou les voyageurs sont les unités qui constituent les flux mesurés.

Il existe dans cette perspective différentes sources de données renvoyant aux déplacements urbains dans leur ensemble ou dans certaines de leurs composantes. En voici une liste non exhaustive mais suffisamment large pour cerner l'éventail des techniques de recueil de données [SITRASS, 2001][30], [Bussière et alii, 1995]:

- *Les enquêtes Origine-Destination auprès des voyageurs en transports collectifs* : enquêtes au cours desquelles des passagers sont questionnés sur le déplacement qu'ils sont en train d'effectuer (information complétée par des données personnelles).
- *Les enquêtes de mobilité de personnes dans l'espace de voirie* : même type d'enquêtes que les précédentes mais considérant l'ensemble des personnes mobiles, quel que soit leur mode de déplacement.
- *Les enquêtes de personnes aux générateurs* : même type d'enquête que les précédentes, mais concentrée en un point précis, considéré comme un générateur de déplacements (hôpital, lycée, grande surface, zone administrative, etc.)
- *Les comptages de trafic* : technique consistant à compter les véhicules passant par unité de temps soit de manière automatique (détecteurs à tube caoutchouc par exemple), soit manuellement, ce qui permet alors de distinguer différents facteurs : type de véhicules, taux d'occupation, direction prise au carrefour, etc.
- *Les comptages vidéo* : technique d'enregistrement vidéo permettant d'évaluer les flux réels en des lieux précis. Elle offre alors la possibilité de distinguer les modes mobilisés,

[30] SITRASS : Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne

les flux de marchandises, ou encore les situations de conflits entre utilisateurs de la voirie.

- *Les comptages de voyageurs en transport collectif* : comptages consistant à évaluer le nombre de passagers par unité de temps en un point particulier du réseau de transport collectif, permettant alors d'évaluer les flux.

Il est possible dans un premier temps de distinguer parmi ces sources de données les enquêtes à proprement parler et les comptages. Les objectifs de ces derniers sont plus directement des objectifs d'ordre technique de quantification et sont généralement associés à un aménagement particulier (qui peut être imaginé, projeté, en phase de réalisation ou récemment construit). Les enquêtes (qui correspondent aux trois premiers exemples proposés) portent sur des composantes précises des systèmes de transport urbain. Ce peut être un mode de transport particulier (les enquêtes dans les transports collectifs en sont de bons exemples) ou encore des zones géographiques ciblées (les générateurs de déplacements ou encore certaines sections des réseaux viaires ou de transports en communs). Ce sont des enquêtes de clientèle dans la mesure où ne sont questionnées que les personnes mobiles et/ou clientes, c'est-à-dire les voyageurs. Leur caractère ciblé est une qualité dans la mesure où chacune peut être mobilisée selon les objectifs de l'étude lancée, et répond a priori directement aux questions posées. Si ces techniques sont principalement associées à des objectifs d'aménagement, l'approche de la mobilité peut être foncièrement différente. *« Les préoccupations des auteurs ne concernent que marginalement la structure sociale, dont l'étude pourrait cependant enrichir la compréhension des processus d'une façon décisive »* (Kaufmann, 1999:12). Depuis plusieurs années cependant, la dimension socio-économique des transports s'est développée et une attention plus grande est accordée à la dimension sociale, ce qui a porté à renouveler les approches du terrain.

2. La mobilité comme un fait social

Dans la lignée des travaux de T. Hägerstrand [1975] et A. Giddens [1987], plusieurs auteurs ont souhaité renouveler l'approche techniciste de la mobilité en développant le champ de la sociologie des transports ([Juan, 1997], [Kaufmann, 1999], [Petit, 2002], [Le Breton, 2002], etc.). J. Petit [2002] souligne l'intérêt d'une appréhension du citadin en termes non pas d'*homo œconomicus* mais d'*homo sociologicus,* acteur social doué d'une capacité de juger, de ressentir,

et de justifier ses comportements par des choix qui ne sont pas nécessairement d'ordre économique. En ouvrant, par ces termes, une place plus large à la subjectivité de l'individu, on cherche donc à comprendre la mobilité comme un *« phénomène social relevable d'une analyse en termes de sens »* (Petit, 2002:110). Bien que les enquêtes-ménages puissent être considérées comme une exception à ce niveau, les données associées à ce type d'approches de la mobilité sont plus souvent d'ordre qualitatif. Celles-ci ont pour objectif de comprendre les comportements et les attitudes qui structurent les habitudes de mobilité et les usages [SITRASS, 2001]. Une fois de plus, le panorama de ces techniques de recueil de données pourrait être long, en voici un aperçu [Poupart et alii, 1997]:

- *Les monographies* : elles relèvent d'une observation et d'une description précise d'une famille, d'un village ou encore d'une communauté. Il s'agit alors d'une enquête de terrain qui peut être longue et qui nécessite de la part du chercheur d'observer et d'interroger.
- *Les entretiens*[31] : ce sont des enquêtes compréhensives réalisées en face-à-face entre l'enquêté et l'enquêteur. Une grille d'entretien pré-établie sert de base et de guide pour les questions. Peuvent être abordés les ressentis, les représentations, les stratégies, etc.

- *Les histoires de vie*, ou *biographies* : il s'agit d'observer un individu ou un groupe avec une démarche généralement *clinique*[32]. L'histoire de vie ne renvoie pas qu'au vécu d'un sujet mais en partie aussi à sa vie en société. Elle s'inscrit sur une longue période temporelle.

Si les approches quantitatives permettent de souligner des propensions, des grandes tendances, les méthodes qualitatives ont plus vocation à expliquer [Juan, 1997]. En ce sens, les méthodes quantitatives et qualitatives sont complémentaires. Ce recensement des différents types de données disponibles dans le domaine des transports permet de mettre en relation les objectifs visés par les études et les données mobilisées. Comment positionner alors les enquêtes-ménages

[31] Cette technique de recueil de données a été utilisée entre autres par A. Begag [1984], S. Juan [1997] ou encore L. Rougé [2005].
[32] Dans l'approche clinique, le sujet est appréhendé *« à travers un système de relations, constitué en dispositif, c'est-à-dire au sein duquel le praticien, ou le chercheur (...) se reconnaissent effectivement impliqués (...) »* (Ardoino cité dans Poupart et alii, 1997:278).

transport, qui peuvent être utilisées à la fois dans des études à visée plutôt technique, à des fins de modélisation et d'aménagement à destination des *voyageurs*, et dans des réflexions socio-économiques portant sur des *citadins* ? Quelles sont leurs spécificités et en quoi constituent-elles une source de données privilégiée au regard de notre question de recherche ?

3. Approche de la mobilité urbaine par les enquêtes-ménages transport

Les enquêtes-ménages transport sont des enquêtes dont l'unité statistique de base est le ménage. L'information recueillie concerne donc tous les membres de plus d'un certain âge (4 ans souvent), regroupés dans la même unité d'habitation. Ces enquêtes recensent les déplacements réalisés la veille et une description précise des enquêtés et du ménage auquel ils appartiennent est également proposée.

La spécificité des enquêtes-ménages transport au sein des techniques de recueil de données repose sur plusieurs aspects. Le premier est qu'elles donnent accès à une connaissance fine des comportements de déplacements des personnes *dans leur ensemble* (sont visés tous les modes de déplacements, une diversité et une représentativité maximale de la population, un ensemble varié de motifs, et ce dans l'ensemble de l'aire urbaine considérée). Cette méthode de recueil de données vise l'exhaustivité [C.E.R.T.U., 1998][33]. Tels que décrits dans le guide méthodologique du SITRASS [2001], les thèmes classiques recensés dans une enquête-ménages transport sont les suivants :

- La composition du ménage
- Les caractéristiques socio-économiques du ménage et de ses membres
- Les revenus du ménage (et de ses membres)
- L'équipement en moyens de transport
- Les déplacements effectués la veille du jour d'enquête, les jours de semaine.

[33] Le C.E.R.T.U. est le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Cette structure fournit une méthodologie stricte des enquêtes-ménages déplacements, à respecter pour obtenir une subvention de l'Etat. Cela permet de garantir la comparabilité des résultats obtenus pour toutes les villes françaises. La dernière version actualisée de ce guide est parue en 2008 [C.E.R.T.U., 2008].

Ces thèmes peuvent être associés à d'autres, moins répandus comme les parcours migratoires, recensés dans l'enquête-ménage réalisée en 1996 à Niamey [Diaz Olvera & alii, 1999] et abordés dans l'enquête poblanaise réalisée en 1993-1994.

Lorsque le budget des études le permet, elles peuvent être combinées avec les techniques de recueil de données évoquées précédemment pour enrichir l'information et les approches. Citons à ce propos une étude réalisée en 1992-1993 à Marrakech [Bussière et alii, 1995], visant à analyser la mobilité urbaine dans cette ville. Une enquête-ménages transport a été combinée avec des enquêtes cordons[34] et des comptages vidéo (pour compléter l'information en périphérie et évaluer les flux entrants et sortants de la zone d'étude). Il est plus fréquent encore de voir associé à une enquête-ménages un certain nombre d'enquêtes qualitatives, qui permettent soit de préparer la réalisation des questionnaires, soit de compléter l'analyse ([SITRASS, 2004a], [SITRASS, 2004b]).

Ces enquêtes sont fondamentales pour la modélisation. En France, celle-ci passe en général par les modèles à quatre étapes[35] et les données de ces enquêtes interviennent dans plusieurs de ces étapes. En ce sens, les enquêtes-ménages auraient pu être considérées parmi les sources de données quantitatives, associant la mobilité à une demande de transport, et réalisées à de fins de planification. Mais leur spécificité est qu'elles peuvent être mobilisées dans une autre perspective : cette information *« permet de bien mesurer les comportements de déplacements sous diverses facettes, et éventuellement de comprendre les mécanismes collectifs déterminant les comportements individuels de déplacements »* [SITRASS, 2001]. L'interprétation peut donc rester tout à fait ouverte aux phénomènes sociaux et dépasser les perspectives techniques. *« Les enquêtes-ménages déplacements[36] sont, pour les organismes centraux et pour les instituts de recherche, une base unique pour alimenter de nombreuses études et réflexions dans le domaine de la sociologie des transports, des déplacements, des activités et, en un mot, du fonctionnement de la ville »* [C.E.R.T.U., 2008].

[34] Les enquêtes cordons font partie des enquêtes de mobilité de personnes dans l'espace de voirie, avec la particularité d'être une opération de grande envergure au cours de laquelle sont placés des postes d'enquêtes à l'ensemble des points d'entrée et de sortie d'un espace, formant ainsi un cordon.
[35] Les quatre étapes sont la génération, la distribution, le choix modal et l'affectation.
[36] Les enquêtes-ménages déplacements correspondent aux enquêtes-ménages transport.

Cette démarche quantitative est fréquente dans le monde de la recherche urbaine mais n'est pas sans faille. Elle se base en effet sur des présupposés parfois délicats tels que l'existence d'une structure urbaine définie et d'un système de valeurs commun motivant les déplacements [Rosales Montano, 1990]. La diversité des enquêtes-ménages transport n'a pas été appréhendée jusqu'ici. Dans la mesure où notre recherche est basée sur les données de quatre enquêtes-ménages différentes, ce travail préalable est nécessaire.

B. Diversité des méthodes de recueil de données au travers des quatre enquêtes

Nous avons vu dans la partie précédente les avantages des enquêtes-ménages transport vis-à-vis des autres sources de données qu'il est possible de rencontrer dans le domaine des transports et de la mobilité. Nous allons dans cette partie tenter d'aller plus avant dans leur description pour être en mesure de pointer les différentes variantes en termes de techniques de recueil de l'information, car ces différences peuvent avoir in fine des conséquences sur les résultats et leur comparaison.

1. Les étapes de la réalisation des enquêtes-ménages transport

La construction des enquêtes-ménages transport relève d'un processus long et complexe. Les différentes étapes d'ordre technique à la charge des responsables de sa réalisation sont (chronologiquement) les suivantes [C.E.R.T.U., 1998]:

- Découpage géographique (aire d'enquête et zones fines) et échantillonnage
- Elaboration du questionnaire (avec tests éventuels sur de petits échantillons)
- Recrutement et formation du personnel d'encadrement et des enquêteurs
- Réalisation de l'enquête en tant que telle (suivi et contrôle de la collecte des données)
- Saisie informatique des données
- Apurement et travail complémentaire sur les variables
- Préparation des facteurs de redressement (coefficients de pondération)

A l'issue de ce processus sont disponibles les données brutes apurées de l'enquête. Les étapes décrites ici sont toutes des sources potentielles de biais et peuvent avoir des conséquences sur les données en bout de ligne. En découpant la production de données en plusieurs phases, nous souhaitons rendre compte de la complexité qui y est associée. La première étape - le découpage géographique et l'échantillonnage - doit répondre à des objectifs de représentativité et de validité statistique. Elle est relativement bien documentée, mais reste délicate dans la mesure où les choix réalisés à cette étape sont définitifs et ne pourront être reconsidérés dans la suite du processus. Une bonne relation doit être établie entre enquêteur et enquêté pour que ce dernier consente *à se prêter à l'exercice* en donnant les renseignements les plus fiables et précis possibles. L'enquêteur a alors une double responsabilité puisqu'il doit parallèlement gérer la confrontation entre les propos de l'individu et le cadre de l'enquête dont il dispose. Sa formation doit donc tenir compte de cette double compétence à assumer. Concluons en rappelant l'ampleur du travail d'apurement à effectuer pour corriger les diverses erreurs présentes dans les données.

2. La variabilité des méthodes de recueil de données

Il existe trois grands types de recueil de données associés aux enquêtes-ménages transport. Nous allons les expliciter maintenant en faisant ressortir quelques-uns de leurs avantages et de leurs inconvénients marquants [C.E.R.T.U., 2004] :

- *L'entretien en face-à-face réalisé au domicile*. Il s'associe à des questionnaires complets, pouvant être longs, et permet d'interroger plusieurs personnes au cours du même entretien. L'enquêteur peut montrer des supports aux enquêtés pour les aider dans leurs réponses (en particulier pour la localisation des activités dans la ville) et il est en mesure d'exercer un contrôle des réponses données. L'organisation des rendez-vous peut être compliquée (avec des absences éventuelles), et le coût par enquêté est relativement élevé.
- *L'enquête téléphonique*. Elle est rapide et peu chère (ce qui permet de manipuler des effectifs importants) mais le questionnaire doit être court. Les listes rouges, le développement de l'usage des téléphones mobiles dans certains pays occidentaux mais aussi le faible taux d'équipement en téléphones en Afrique sont des sources de biais

importants. Le contrôle de l'enquêté est finalement moindre et le taux de non-réponse est souvent important.

- *L'enquête épistolaire auto-administrée*. Elle est légère à mettre en place et peut être associée à des questionnaires assez longs (l'enquêté choisit le moment pour y répondre). L'enquête doit être attrayante et les destinataires intéressés pour qu'ils acceptent de se prêter à l'exercice. Les taux de réponse associés sont assez faibles en effet (ce qui peut induire des biais importants selon les non-répondants) et les délais sont longs.[37]

Le choix du médium par lequel l'enquête est menée a des conséquences importantes sur la nature et la qualité des données obtenues. Revenons pour en prendre conscience sur les différentes étapes nécessaires à la réalisation des enquêtes-ménages. En termes de fiabilité, une forte incertitude plane à la fois sur la capacité, mais aussi sur la bonne volonté de l'enquêté pour se souvenir et donner les renseignements demandés (question de confiance, d'intimité, etc.) : contrôle et flexibilité de la part de l'enquêteur sont donc souhaitables. Les échanges entre enquêteur et enquêtés permettent à ce niveau une plus grande fiabilité. Dans nombre de questionnaires, les enquêteurs peuvent faire part de leurs doutes quant aux réponses données dans une case réservée à cet effet. Si l'enquêté a fait preuve de mauvaise volonté (ce qui a pu être relevé par l'enquêteur) et que plusieurs réponses posent problème, il sera possible de statuer en connaissance de cause. Ces remarques renforcent l'importance de la formation des enquêteurs, et du nombre le plus limité possible d'intermédiaires entre l'enquêté et le responsable de l'enquête. La réalisation des entretiens téléphoniques par des entreprises de sondages doit être suivie de près par les responsables de l'enquête (il s'agit de prendre garde à ce que la divergence des intérêts de chacun ne soit pas une source supplémentaire de biais).

Ces quelques généralités sur les enquêtes-ménages et la diversité de recueil de l'information associée permettent de replacer dans leur contexte les quatre enquêtes que nous utilisons dans ce travail de recherche.

[37] Il existe une méthode intermédiaire entre le face-à-face et l'approche épistolaire, à savoir la méthode dite Drop-off (DO), où un contact existe entre l'enquêteur et l'enquêté, mais ce dernier remplit seul le questionnaire et le renvoie ensuite [New South Wales Department of Transport, 1996].

3. Les enquêtes-ménages de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

Les enquêtes-ménages utilisées dans ce travail sont différentes les unes des autres. Les responsables et les financeurs ne jouent pas le même rôle d'un point de vue institutionnel, les moyens engagés sont donc très variables. A Montréal (1998) et Lyon (1994-1995), les responsables des enquêtes sont les entités administratives responsables de l'organisation des transports dans leur métropole, ce sont donc respectivement l'A.M.T. et le SY.T.R.A.L.. Dans le cas des deux villes du Sud, la situation est différente puisque ce sont des structures de recherche en bonne partie situées dans des villes du Nord qui ont réalisé les enquêtes-ménages. Il s'agit du Groupement Interuniversitaire de Montréal (G.I.M.) pour l'enquête-ménages de Puebla (1993-1994) et du Laboratoire d'Economie des Transports (L.E.T.) pour Niamey (1996). Le tableau 1 présente une synthèse de quelques caractéristiques des enquêtes-ménages des quatre villes choisies.

Le L.E.T. a organisé l'enquête à Niamey (1996). Les enquêtes étaient menées en face à face au domicile des enquêtés, du 26 novembre au 11 décembre 1996, par les enquêteurs de la division des statistiques [Diaz Olvera & alii, 1999]. Répartis dans 29 zones, 750 ménages comportant 2 732 individus (ayant réalisé 9 116 déplacements en tout) ont été interrogés. C'est l'enquête présentant les effectifs les plus faibles. Seuls les membres des ménages âgés de 14 ans et plus ont été enquêtés, aussi bien les jours de semaine que les week-end. Contrairement aux autres enquêtes que nous utilisons, l'ensemble des quartiers de l'aire urbaine n'a pas été enquêté. Une typologie a priori des territoires urbains niaméens a permis, sinon de viser une représentativité des populations, de prendre en compte la diversité des espaces. Nous reviendrons par la suite sur les conséquences de ce choix en termes de traitement de données. Si les effectifs et la couverture spatiale de l'enquête ne sont donc pas très bons, la diversité et la précision des questions offrent à l'analyste une grande liberté pour les traitements secondaires.

L'enquête-ménages réalisée à Puebla du mois de novembre 1993 au mois de février 1994 a été conduite par le Groupement Inter-universitaire de Montréal, dans le cadre du programme de Partenariat en Développement Urbain associant des unités de recherche mexicaines et québécoises. L'enquête a donc été réalisée par des chercheurs des deux nationalités. L'Université Autonome de Puebla et le Gouvernement de l'Etat de Puebla y ont activement participé. Les

entretiens ont eu lieu en face-à-face au domicile des enquêtés. 3 505 ménages ont répondu, ce qui correspond à 14 818 individus et 27 603 déplacements. Chaque membre des ménages ayant plus de 5 ans a été enquêté. Les revenus ne font pas partie des variables demandées, pour des raisons de fiabilité des réponses données. Cette lacune impose l'utilisation de proxys tels que le niveau d'éducation ou la catégorie socioprofessionnelle (C.S.P.).

Tableau 1 : Enquêtes-ménages à Montréal, Lyon, Puebla et Niamey

Villes	***Année de l'enquête***	***Responsables de l'enquête***	***Nombre d'individus enquêtés***
Niamey	1996	L.E.T.	2 732 personnes
Puebla	1993-1994	G.I.M.	14 818 personnes
Lyon	1994-1995	SY.TR.A.L.	13 997 personnes
Montréal	1998	A.M.T.	164 075 personnes

Dans le cas de l'enquête lyonnaise, la maîtrise d'ouvrage a été confiée au SY.T.R.A.L. mais il était assisté par la Direction Départementale de l'Equipement du Rhône (D.D.E. 69), le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon (C.E.T.E.) et l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon (AG.UR.CO.). La maîtrise d'œuvre a quant à elle été confiée à l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques Rhône-Alpes (I.N.S.E.E.) et au C.E.T.E.. La mise en œuvre a été conforme à la méthodologie nationale des enquêtes-ménages du C.E.R.T.U. [1999]. Les enquêtes ont donc été menées comme à Niamey et Puebla au domicile des enquêtés, du milieu du mois de novembre 1994 au début du mois d'avril 1995 [I.N.S.E.E. & alii, 1995]. Pendant cette période, 6001 ménages ont été enquêtés, ce qui représente 13 997 individus et 53 216 déplacements.

Dans le cas de Montréal, et pour la première fois en 1998, l'enquête est plus précisément le résultat d'une implication conjointe de plusieurs acteurs publics (se référer à la description des transports publics montréalais pour les sigles) : l'A.M.T., la S.T.C.U.M. (devenue S.T.M.), la Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal (devenue R.T.L.), la Société de Transport de la ville de Laval (S.T.L.), le Ministère des Transports du Québec (le M.T.Q.) et le Ministère des Affaires Municipales et de la Métropole (M.A.M.M.) [A.M.T., 2000]. Ces différents acteurs ont

des implications variables. Le M.T.Q. est l'un des plus importants et a contribué au financement de l'enquête à hauteur de 70 %. Le coût de l'opération est sans aucun doute le plus élevé des quatre enquêtes-ménages que nous utilisons, il atteint 1,1 millions de dollars canadiens. Le questionnaire est administré par téléphone et les réponses sont directement saisies sur informatique. Une géo-localisation immédiate des sites a été rendue possible grâce au système MADITUC (Modèle d'Analyse Désagrégée des Itinéraires de Transport Urbain) développé par l'équipe de R. Chapleau à l'Université de Montréal. Le choix d'une enquête téléphonique présente des avantages et des inconvénients déjà évoqués en partie. La flexibilité de l'administration des questionnaires permet dans un premier temps de limiter les coûts par enquêté donc de tabler sur un échantillon important (65 227 ménages, soient 164 075 individus et 383 552 déplacements). Chaque ménage, prévenu précédemment par un courrier, choisit un enquêté référent qui va préciser les parcours de l'ensemble des membres. Ce principe implique assez directement, pour les enquêtés non-référents, une sous-estimation des déplacements intermédiaires en général, et de leurs petits déplacements à pied en particulier. Une prise de position plus forte à l'avenir de la Ville de Montréal devrait être associée à une prise en compte de ce biais (cet acteur a tout intérêt en effet à ce que les petits déplacements à pied soient mieux appréhendés). L'enquête a été réalisée de fin-août à mi-décembre 1998, ce qui correspond donc à la période automnale. Pour limiter la durée de l'entretien téléphonique, les responsables de l'enquête montréalaise ont décidé de faire l'impasse sur un certain nombre de variables, jugées insuffisamment fiables. C'est le cas en particulier des durées de déplacements (les heures d'arrivée n'ont pas été demandées) et des revenus. Ces derniers ont été évalués grâce à une mise en parallèle des données de l'enquête-ménages (grâce à leur grande précision géographique) avec celles du recensement de la population effectué en 2001.

Les différences d'effectifs et de variables disponibles dans les enquêtes de chaque ville limite a priori la comparaison directe des données. Les tendances mises en exergue peuvent cependant être confrontées en structure, pour une analyse comparative à vocation compréhensive. Celle-ci s'articulera autour de plusieurs typologies.

III. Techniques et choix d'analyse

A. Un travail par typologie pour une recherche exploratoire

La méthodologie de cette recherche s'appuie sur l'élaboration de trois typologies. Les typologies sont répandues dans la recherche urbaine et font référence à la notion de *type* [Panerai & alii, 2005]. Ce mot est apparu à la fin du XVe siècle pour désigner le caractère d'imprimerie, en plomb. Dans cette première utilisation du mot, *« le type n'est pas l'objet ou la figure à imiter, mais le moyen concret de la reproduction »* (Panerai & alii, 2005:105). Avec un objectif de classification, la notion de type évolue et se précise ensuite pour désigner l'essence d'un grand nombre d'objets, de plantes, d'animaux ou de personnes. Il s'agit donc d'un *« objet exemplaire qui permet de rendre compte avec économie d'une population assez vaste »* (Panerai & alii, 2005:105). La typologie fait directement référence au *type* que nous venons d'évoquer si ce n'est que celui-ci n'existe pas a priori en tant que tel, il est construit à l'occasion d'un raisonnement théorique et abstrait. La typologie désigne le résultat du processus au cours duquel une population est réduite en plusieurs groupes homogènes et différents les uns des autres. La population étudiée est finalement appréhendée sur la base de ces différents types.

Diverses variables descriptives (des plus discriminantes aux moins discriminantes) sont utilisées au cours de la construction des typologies. Plusieurs techniques statistiques aident à choisir et hiérarchiser ces variables, ce sont par exemple les analyses de variance, les analyses factorielles des correspondances, les analyses en composantes principales ou encore les méthodes de classification hiérarchique. Toutes ces techniques sont au service de la typologie, mais restent informatives et ne doivent pas suffire à sa construction. Celle-ci revient au chercheur, qui connaît le contexte et les enjeux qui lui sont associés, et peut donc associer à la pertinence statistique la portée interprétative. C'est une des caractéristiques les plus importantes du travail typologique, elle se doit donc d'être assumée, avec les risques qui lui sont associés. La typologie permet de prendre en compte un grand nombre de variables et d'en tirer de grandes tendances. *« (...) la typologie est un instrument utile, permettant de trier et de styliser un ensemble de données souvent foisonnant »* (Vassy, 2003:226). En ce sens, elle est bien adaptée aux recherches

exploratoires, car elle permet de faire émerger de grandes tendances, qui peuvent ouvrir sur des pistes de recherche futures.

Les typologies spatiales visent à caractériser et regrouper les espaces urbains selon un certain nombre de variables. Pour chacune des aires urbaines considérées, deux de ces typologies sont réalisées dans cette thèse, une résidentielle et une fonctionnelle. La première a vocation à préciser la spécialisation socio-spatiale qui caractérise les localisations résidentielles. Elle fait directement écho à la notion de ségrégation résidentielle présentée précédemment. Sont utilisées plusieurs variables permettant de décrire les ménages résidants (leur structure et les revenus par unité de consommation (U.C.)) et les zones en tant que telles (éloignement au centre-ville, densité, types de logements). D'un tout autre point de vue, la typologie fonctionnelle vise quant à elle à localiser les activités urbaines, en prenant en compte leur attraction quotidienne, appréhendée à travers les destinations effectives des déplacements des citadins. Faire un bilan géolocalisé de l'offre urbaine ne suffit pas pour rendre compte des différences de nature entre les fonctions urbaines et la disponibilité de ce type de données est rare dans les pays du Sud. Nous avons donc décidé d'utiliser les informations disponibles dans les enquêtes-ménages transport. L'étude des activités réalisées par les citadins renvoie en effet à la fois à la localisation des pôles d'activités, révélateurs de l'inscription géographique des fonctions urbaines, mais permet également de rendre compte de l'importance des flux associés à ces pôles d'activités et la provenance des personnes concernées. Une fois ces deux typologies spatiales construites, chaque zone se voit doublement caractérisée, selon la population qui y vit et selon les activités qui s'y déroulent.

Une troisième typologie, individuelle cette fois, est construite pour chaque aire urbaine. Les variables utilisées sont des variables individuelles ou liées aux ménages d'appartenance : l'âge, le statut, le genre, la situation dans le ménage, la structure du ménage d'appartenance, ses revenus par unité de consommation, etc. Cette typologie vise à mettre en évidence les différences interindividuelles du point de vue des activités réalisées. Celles-ci permettent effectivement d'engager la description des modes de vie urbains. Les variables d'ordre spatial ont volontairement été mises à l'écart pour cette typologie, de manière à évaluer plus directement leurs effets dans une phase ultérieure, qui renvoie alors plus directement aux relations tissées par les citadins avec la ville, et à la ségrégation urbaine telle qu'elle a été définie précédemment.

Le logiciel SAS a été utilisé pour le traitement de données, en particulier parce qu'il est capable de gérer des bases de données importantes, comme celles de l'enquête-ménages montréalaise. Le logiciel de cartographie utilisé est MapInfo. Il est mobilisé principalement dans ce travail à des fins descriptives et représentatives.

B. Une réflexion sur la ségrégation urbaine en trois temps

Tel que le suggère la problématique, l'individu est au cœur de notre réflexion sur la ségrégation urbaine. Celle-ci est abordée dans ce travail au travers d'une étude des modes de vie et des relations tissées par les citadins avec les espaces urbains. Trois temps ponctuent notre approche et organisent la présentation des résultats (dans la partie III). Ceux-ci contribuent tous à la réponse à notre question de recherche, concentrée autour de l'intérêt d'une approche des comportements de mobilités et d'activités des individus pour compléter l'appréhension usuelle de la ségrégation sur une base résidentielle.

La typologie individuelle fait partie intégrante du premier temps, les activités réalisées constituant l'entrée par laquelle les modes de vie urbains sont considérés. Au-delà de la caractérisation des citadins selon les déplacements réalisés et leurs motifs, cette typologie est mobilisée pour évaluer les effets du lieu de résidence sur la nature des activités réalisées. Les deux premières sections de la partie III y seront consacrées.

La place des territoires attractifs en général et du centre-ville en particulier dans les espaces pratiqués au quotidien par les citadins sera considérée dans la troisième section de la troisième partie. Elle permet de rendre compte des populations concernées par la polarisation des activités en certains espaces. L'immobilité et les modes de vie locaux sont considérés ensuite. Ils suggèrent effectivement des relations spécifiques aux espaces urbains, centrées sur le quartier. Ces deux temps permettent, de manière complémentaire, de porter un regard sur la diversité des « modes de ville » et la nature des populations les plus sensibles, sujettes à l'exclusion sociale. Habiter un lieu plutôt qu'un autre a des conséquences nettes plus encore sur les espaces pratiqués au quotidien que sur les activités réalisées. Tout comme l'urbanisme et la planification des transports doivent être associés, la ségrégation résidentielle et la mobilité quotidienne ont tout intérêt à être analysées de manière intégrée.

Les résultats obtenus dans chacun des cas sont mis en commun au fil de la présentation des résultats, mais ne concernent que les grandes tendances observées. *« Il faut d'abord construire des spécificités nationales au niveau microsocial. Pendant cette phase l'ignorance du contexte national est autant un atout qu'un handicap pour le chercheur. Dans un deuxième temps il s'agit d'interroger à partir d'elles des théories élaborées à d'autres niveaux d'analyse, pour voir si il y a des cohérences et si ce rapprochement permet de trouver des éléments de compréhension supplémentaires »* (Vassy, 2003:223). Points communs et divergences entre nos quatre études de cas nous permettent finalement de tenir un discours plus complet sur les modes de ville et la ségrégation urbaine contemporaine.

Partie 2 :

L'organisation spatiale des villes de

Niamey, Puebla, Lyon et Montréal :

localisations des activités et espaces résidentiels

Notre regard se porte au fil de ce travail sur quatre aires urbaines à un moment donné de leur histoire, en tentant par la comparaison de faire émerger leurs spécificités et de dresser des tendances communes. Au-delà de la description transversale des quatre cas, proposée dans la partie I, nous souhaitons dans un second temps rendre compte des systèmes de localisation des activités et des résidences, pour préciser l'organisation spatiale des métropoles considérées. Cela permettra d'aborder directement dans la partie III la pratique variable de la ville par les citadins, de leur lieu de résidence aux territoires où ils exercent leurs activités.

Le premier temps de cette partie porte sur la construction d'une typologie fonctionnelle pour chaque ville et vise à décrire les lieux d'exercice des activités professionnelles, scolaires, universitaires ou encore commerciales, de loisirs, de santé, etc. En décrivant, pour chaque fonction, les espaces qui concentrent en leur sein une part importante de l'attractivité de l'aire urbaine, nous pointons les territoires-clé du fonctionnement de l'aire urbaine. Le centre de chaque ville sera délimité en partie grâce aux résultats obtenus au fil de l'analyse de l'inscription spatiale des fonctions urbaines.

Le chapitre II porte plus spécifiquement sur l'organisation des lieux d'habitat des citadins. Nous visons moins alors à enrichir les analyses contemporaines des phénomènes ségrégatifs dans leur dimension résidentielle, largement documentées, qu'à rendre compte des modalités par lesquelles ces phénomènes se manifestent dans les quatre aires urbaines considérées. Pour chaque ville, une typologie résidentielle est construite alors, elle constitue le point de départ et non la finalité de l'analyse que nous proposons de la ségrégation urbaine.

Chapitre 1 : Les typologies fonctionnelles, comptes-rendus de l'attraction quotidienne des territoires urbains

Une fois précisé le sens que nous accordons à certaines notions telles que la fonction urbaine, l'attractivité ou encore la centralité, nous présentons la construction de la typologie fonctionnelle, des choix et hypothèses aux résultats obtenus. Les territoires de chaque aire urbaine seront alors regroupés selon leur capacité à concentrer une part importante de citadins, pour une ou plusieurs activités. La méthode, au travers de ses qualités et de ses défauts, sera longuement décrite et discutée.

I. Attractivité, attraction quotidienne, centralité, fonctions urbaines et activités, articulation des concepts-clés

Les typologies présentées dans cette partie sont qualifiées de « fonctionnelles » dans la mesure où elles rendent compte d'un travail sur les *fonctions urbaines*. Relativement à leur inscription spatiale, les territoires de chaque ville ont été étudiés, classifiés et regroupés pour rendre compte de leur *attractivité.* Avant de présenter la méthodologie associée à cette partie de notre travail, il convient ici de préciser ce que nous entendons par fonctions urbaines, attractivité et attraction quotidienne des territoires. Nous nous attarderons également sur les concepts de centre et de centralité, qui nous serviront pour définir, localiser et délimiter les centres des aires urbaines considérées.

A. Fonctions urbaines et attractivité quotidienne des territoires

Qu'entendons-nous tout d'abord par *fonctions urbaines* ? *« D'un côté les fonctions paraissent déterminer le contenu social, le mode de vie de la ville ; d'un autre côté elles délimitent des aires d'influence, expliquant la place de la ville dans l'organisation spatiale »* (Roncayolo, 1997:52). Les fonctions urbaines renvoient dans la littérature à la fois à des questionnements intra- et inter-urbains. Elles caractérisent la ville relativement à la campagne, en lui associant un rôle et une spécificité, qui dépendent de la région et du contexte national (et international) de chaque aire urbaine. Il s'agit plus simplement de comprendre comment les villes fonctionnent, en leur sein,

avec leur hinterland et entre elles. L'utilisation du verbe fonctionner éclaire ce que nous entendons par fonctions urbaines. Celles-ci font écho directement à une offre en infrastructures de transports, de santé, d'éducation, de services mais aussi à une dynamique économique concrétisée notamment par des emplois… Cette mise à disposition peut alors être décrite et qualifiée, c'est précisément l'objectif de cette partie. Lorsque des textes de lois, des articles de presse ou des contributions scientifiques évoquent le droit à la ville, elles font référence à ces fonctions urbaines, celles-ci se déclinant en divers établissements et infrastructures pour lesquels l'accessibilité (ou l'accès à) peut être étudiée.

La question de l'organisation et de l'articulation des *fonctions urbaines* ne fait pas uniquement référence à une offre en infrastructures et en services *« nécessaires à la vie sociale, professionnelle et extra-professionnelle »* (Rémy & Voyé, 1992:1970). Elle ne se limite pas à des activités mises à disposition, mais touche également à l'usage effectif de ces activités et l'articulation des territoires associés avec l'ensemble de l'aire urbaine. L'étude de l'inscription spatiale des fonctions urbaines et de leur articulation a pour objectif intermédiaire de mieux comprendre l'offre intra-urbaine en termes de services et d'activités telle qu'elle s'est construite au fil du temps, notre objectif final étant d'approcher les modes de vie des citadins à travers leurs habitudes, activités et mobilités. Nous nous appuyons donc sur *« la vie des relations et une conception unifiante de la fonction, alliée au concept de centralité »* (Roncayolo, 1997:60). Les fonctions urbaines renvoient finalement à des domaines d'activités spécifiques auxquels sont associés des établissements et des localisations spatiales concrètes. La présence éventuelle de ces établissements sur un territoire va alors influencer son image et ses usages par les citadins. A titre d'exemple, ces fonctions seront les fonctions commerciales, administratives, de formation ou encore de santé. Nous nous intéressons donc ici à la localisation des grands pôles d'emplois (dans les domaines publics ou privés), d'enseignement, d'achats, de santé, de loisirs, etc. Le domicile est considéré comme un point d'ancrage pour le citadin, autour duquel les activités et les espaces sont articulés. Puisque notre recherche est basée sur les modes de vie des citadins au quotidien, la fonction résidentielle fera l'objet d'une analyse propre dans le chapitre 2 de cette partie et ne sera donc pas évoquée ici.

Pour rendre compte au plus précisément de la place des fonctions urbaines évoquées précédemment, nous avons pris le parti de situer les activités et établissements concernés, mais

également de leur associer les flux générés. Ce dernier point correspond à l'attraction quotidienne des pôles d'activité et des territoires où ils sont situés. C'est en mesurant l'attraction effective des territoires au quotidien que nous rendons compte de leur attractivité, la première relevant du pendant observable et mesurable de la seconde (grâce aux données des enquêtes-ménages en particulier). L'attractivité, comme l'accessibilité, doit être considérée comme une qualité de certains territoires vis-à-vis d'autres, elle renvoie en l'occurrence au potentiel d'attraction des territoires urbains. A l'autre extrême se situent des territoires quotidiennement peu ou pas attractifs, si ce n'est pour les citadins qui y résident. Lorsque les activités sont principalement destinées à la population locale résidente, l'échelle métropolitaine qui est celle de notre recherche n'est pas pertinente. En d'autres termes, l'attraction de ces territoires ne peut être envisagée à l'échelle métropolitaine, mais dans le cadre des espaces de vie individuels, que nous décrirons dans la troisième partie de cette thèse.

Des activités et des équipements permettent d'expliquer l'attraction quotidienne de certains territoires, mais il n'est pas question de s'affranchir de l'espace urbain sur lequel ils se situent. Ce dernier n'est pas neutre. Loin d'être un simple support d'une activité qui le dépasserait, il porte, consolide, renforce ou pèse, étouffe, lèse les dynamiques économiques et sociales dont il fait partie intégrante. En ce sens, ce sont bien des territoires que nous étudions, au travers des activités qui s'y déroulent, c'est-à-dire au travers du sens que leur donnent les citadins par leurs comportements quotidiens. Les typologies fonctionnelles construites rendent finalement compte de la spatialisation des activités des citadins.

Le travail effectué dans cette partie revient à localiser de grands pôles attracteurs, des centres autour desquels la vie des citadins s'organise. L'attraction mesurée des espaces urbains peut être associée à une ou plusieurs fonctions urbaines, les territoires en question pourront respectivement être qualifiés de monofonctionnels ou polyfonctionnels. En ce sens, un des territoires possède un statut atypique qui justifie une étude spécifique, il s'agit du centre-ville, que nous serons amené à localiser et délimiter dans les quatre aires urbaines étudiées.

B. Centre et centralité

Dans cette réflexion sur les fonctions urbaines, leur configuration et leur articulation, nous abordons directement la notion de centralité et nous sommes amenés à délimiter un territoire urbain particulier, le centre. Comment peut-on le caractériser et quelles sont les raisons qui lui donnent un statut atypique dans l'organisation de l'aire urbaine ? Centre et centralité sont des notions qui peuvent être mobilisées pour qualifier plusieurs territoires des aires urbaines, mais il est nécessaire de pouvoir pointer ce en quoi elles prennent un sens spécifique pour un seul des territoires qui est le centre de l'aire urbaine. La centralité peut être associée à plusieurs axes forts considérés comme essentiels à son existence et à sa reconnaissance [Monnet, 2000]. Une revue de la littérature portant sur ces notions permet d'en dresser une liste. *« Un centre est un ensemble pertinent perçu comme un seul et même lieu, ce lieu se détachant de ce qui l'environne par ses caractéristiques visibles »* (Lebrun, 2002:20). Dans un contexte urbain, un centre va donc être un lieu spécifique relativement aux espaces qui l'entourent, et cette spécificité va provenir d'un attribut, la centralité. *« Du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction »* (Bordreuil cité dans Lebrun, 2002:21). La centralité serait donc le signifiant permettant de définir un centre, qui serait le signifié. *« La centralité est associée à un espace fonctionnel, capable d'attirer et de rassembler »* (Rémy, 1999:200). Elle renvoie à une concentration et une diversification de plusieurs fonctions urbaines sur un même territoire, qu'il est possible alors de distinguer par rapport à ses voisins. La centralité d'accessibilité est une manière détournée de caractériser les territoires avec la même perspective fonctionnelle. Elle suggère l'étude des réseaux de transports, en se basant sur l'hypothèse d'un développement parallèle des transports avec l'attraction du territoire.

Les axes forts permettant de caractériser la centralité d'un lieu renvoient dans un premier temps aux fonctions urbaines évoquées précédemment. On parle de centralité politique, économique, commerciale et sociale, mais aussi de centres hospitaliers, de centres administratifs ou plus fréquemment encore de centres commerciaux. Le danger d'un tel glissement sémantique (qui revient à parler de centralité périphérique) est de perdre *« la dimension symbolique du centre comme visée d'unité fondée sur un passé et projetée dans l'avenir »* (Rémy, 1999:200). En ce sens, l'approche fonctionnelle ne peut suffire et, tant que faire se peut, il est nécessaire de considérer les notions de centralité historique et symbolique. L'histoire du développement de la

ville puis de l'aire urbaine permettent de pointer les territoires au cœur des dynamiques urbaines. On remarque souvent, par exemple, que les zones de première implantation jouent un rôle spécifique ensuite dans la ville. La centralité symbolique peut quant à elle être approchée par les discours des citadins, rendant compte de leurs représentations des territoires urbains. Ces éléments ont donc été considérés au mieux (selon les sources à notre disposition) pour localiser et délimiter le centre, en complément de l'approche fonctionnelle.

C. Méthode de construction des typologies fonctionnelles

Malgré les différences déjà évoquées entre les villes étudiées et les données dont nous disposons sur chacune d'elles, nous avons opté pour une méthodologie commune de construction des typologies fonctionnelles. Ce choix n'exclut pas certains compléments d'analyse nécessaires principalement pour pallier les lacunes en termes d'informations disponibles.

L'ensemble de ces typologies repose donc sur un travail de localisation des destinations des déplacements des citadins. La justification de cette méthode de travail est liée à notre volonté de travailler sur les déplacements effectifs des citadins, sur les accès plutôt que sur l'accessibilité, sur l'attraction effective des territoires plus que sur leur attractivité. Cette technique a parallèlement l'avantage de permettre la localisation des pôles d'activités dans les villes du Sud (villes pour lesquelles aucune autre source de données ne permet ce type de travail). Nous avons exclu les déplacements de retour au domicile, les déplacements d'accompagnement ou encore les visites. Ceux-ci renvoient en effet à des dynamiques urbaines différentes et ne font pas directement écho à une offre en infrastructures et activités. Les déplacements internes au quartier d'habitation ont également été écartés. Nous savons la mobilité urbaine contrainte dans les métropoles contemporaines, l'effort nécessaire aux déplacements longs est donc significatif de l'importance de l'activité dont il est question. Notre échelle d'analyse des fonctions urbaines est l'aire urbaine, elle se prête mal à la mise en exergue des dynamiques locales dans certains quartiers. Nous n'en ferons donc pas état dans cette partie de notre travail. Pour limiter les doubles ou triples comptes, nous avons calculé le nombre de citadins entrant dans chaque zone pour une activité donnée plutôt que le nombre d'entrées dans chaque zone. Un citadin travaillant dans une zone spécifique et rentrant déjeuner chez lui aurait sinon été comptabilisé deux fois. Nous avons donné le nom d'*entrée* à l'unité de ce comptage.

La première de nos préoccupations fut celle de la localisation des activités économiques synonymes d'emploi pour les citadins, abordée par les déplacements de motif travail. Quelques précisions ont pu être apportées ensuite, entre les emplois salariés et non salariés pour le cas de Niamey, et entre les emplois du secteur secondaire et tertiaire pour les quatre aires urbaines. Dans un second temps ont été abordés les grands pôles d'enseignement. Les déplacements de motifs études ont permis de localiser les établissements pré-universitaires et universitaires. Ceux-ci ont été considérés successivement, leur nombre, leur taille et leur localisation variant fortement. Les grands pôles d'achats, administratifs (liées aux démarches administratives), de santé, de loisirs et de pratique religieuse ont également pu être situés grâce aux déplacements de motifs associés. L'ordre dans lequel nous venons de les présenter fait référence à une hiérarchie basée sur la fréquence et le caractère obligé des activités correspondantes. Les fonctions urbaines associées à l'emploi et à l'éducation sont considérées comme les deux plus importantes dans la mesure où elles renvoient à des déplacements dont la récurrence est quotidienne et qui s'imposent aux citadins. Étudier pour les plus jeunes puis travailler pour gagner sa vie sont des inconditionnels de la vie quotidienne contemporaine. La fréquence et la nature contrainte des activités décroît ensuite.

Une fois l'ensemble de ces pôles urbains localisés dans la ville, et représentés sur des cartes thématiques permettant d'apprécier l'importance des flux générés, nous avons situé et délimité le centre-ville. Il correspond au premier regroupement de zones pour ce travail typologique. Tel qu'évoqué dans la partie précédente, divers éléments ont été abordés en complément des analyses fonctionnelles, comme l'histoire du développement de la ville ou encore les représentations des territoires par les citadins dans le cas de Niamey. Des techniques d'autocorrélation spatiale locale, en l'occurrence l'indice L-Moran (implantation locale de l'indice de Moran) ont été utilisées pour rendre compte des similarités et différences locales entre les zones. Ce type d'indicateur local d'association spatiale permet d'indiquer *« le degré de similarité par petits voisinages »* (Morency, 2006:93). Cet indicateur permet de situer pour une variable donnée (ce sera le nombre d'entrées dans notre cas) la valeur d'une zone par rapport à celle de ses voisins [Anselin, 1995]. Nous verrons par la suite l'utilité de ce type de calcul pour caractériser les centres des villes considérées. Quant à la délimitation en tant que telle de ces espaces spécifiques, elle a été possible grâce à un travail sur les effets de coupure liés à certaines infrastructures ou à

des caractéristiques physiques de l'espace. Nous en préciserons la nature dans la partie consacrée à la localisation et la délimitation des centres-villes.

La dernière phase de ce travail relève plus directement de la construction des typologies fonctionnelles. Rappelons ici que leur objectif est à terme de pouvoir différencier les citadins exerçant des activités données selon les lieux où ils les exercent. En ce sens, effacer la polyfonctionnalité d'un territoire en le plaçant dans un groupe lié à une fonction urbaine située plus haut dans la hiérarchie n'était pas approprié. Nous avons donc fait le choix de permettre à une zone d'appartenir à plusieurs groupes (dans le cas où elle s'avérerait être un pôle d'attraction important pour plusieurs fonctions). Les groupes créés découlent directement des fonctions urbaines étudiées. Une fois tous les pôles d'activités regroupés, nous avons recalculé l'attraction de chaque territoire, mais cette fois pour l'ensemble des motifs. Les territoires d'attraction intermédiaire (qui présentent une attraction non négligeable mais ne sont pas des pôles d'activités présentés) et non attractifs (attraction faible ou nulle) sont les deux derniers groupes des typologies fonctionnelles ainsi créées.

II. Les typologies fonctionnelles à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal, les grands pôles d'activités et les différentiels d'attractivité

Avant de présenter plus précisément les fonctions urbaines que nous avons choisi d'étudier dans l'ensemble des villes de notre corpus, nous souhaitons nous attarder sur quelques spécificités liées aux données utilisées. Le premier point concerne la disponibilité de certaines variables dans les enquêtes-ménages transport. Parce que le type d'emplois et les territoires urbains sur lesquels ils sont situés diffèrent nettement selon les secteurs secondaire et tertiaire, ceux-ci ont été considérés successivement. Les enquêtes-ménages de Lyon et Montréal n'offraient pas cependant la possibilité de faire cette distinction. Nous avons parallèlement décidé d'étudier séparément les emplois salariés et non salariés dans la ville de Niamey dans la mesure où ils renvoient à des situations différentes (stabilité, protection sociale, etc.) et permettent partiellement de rendre compte de la différence entre les emplois formels et informels. Les démarches, qui permettent en partie de renseigner la fonction administrative, ne font pas partie des modalités disponibles parmi les motifs à Puebla et Montréal. Elles n'ont donc pas été considérées dans ces deux villes. Il en est de même pour le motif « religion », non renseigné dans les enquêtes lyonnaise et montréalaise, pour des raisons plus évidentes cette fois, puisque la fréquence de ce type de déplacement y est réduite en semaine à sa portion congrue. Les déplacements pour les études n'ont été pris en compte qu'à partir du cycle secondaire dans la mesure où les écoles primaires sont relativement bien réparties et où nous n'avions pas ce renseignement dans l'enquête-ménages de Niamey (les déplacements des citadins de moins de 14 ans ne sont pas recensés).

La précision géographique a été jugée insuffisante à Puebla. Le territoire poblanais a effectivement été découpé en 27 zones dans le cadre de l'enquête. La pondération a été calculée par les responsables de l'enquête relativement aux effectifs enquêtés et au nombre d'habitants[38] dans chacune de ces zones. Ce découpage *« visait à capter un maximum de déplacements au niveau local tout en respectant les exigences de représentativité »* (G.I.M., 1994:8). La taille moyenne de ces zones est de 8,7 km², variant de 1,64 km² pour la zone Centro Norte à 34,4 km² pour la zone San Pedro Cholula. Pour une plus grande précision, nous avons utilisé le découpage

[38] Le nombre d'habitants a été estimé grâce aux données du XIe recensement général de la population, réalisé en 1990 par l'INEGI.

de l'espace poblanais (construit pour le recensement de 1990) en 352 petites zones appelées Areas Geoestadísticas Básicas, ou plus simplement AGEB. La localisation des ménages, l'origine et la destination des déplacements étaient renseignés à cette précision dans l'enquête mais nous ne disposions pas du fond de carte associé. Nous l'avons donc construit. Dans le cas lyonnais, nous avons utilisé le découpage de l'aire urbaine en 333 zones. Celui-ci permet de pointer les *« générateurs ponctuels »* (I.N.S.E.E., SY.T.R.A.L. & C.E.T.E., 1995:83). Sont délimités plusieurs pôles industriels, commerciaux, de santé, d'enseignement, les gares et aéroports, les parcs et espaces verts, et encore divers restaurants et cités universitaires. Dans le cas montréalais enfin, nous avons choisi de baser nos traitements sur la base d'un découpage en 757 secteurs de recensement.

Qu'en est-il alors de ces différents découpages ? Si certains d'entre eux sont plus précis que d'autres, quelles en sont les conséquences en termes d'analyse ? Avec un découpage plus précis, nous serions moins en mesure sur un territoire donné de localiser des territoires polyfonctionnels et serions contraints de baisser les seuils pour localiser les pôles d'attraction. Nous visons cependant une certaine précision pour décrire ces pôles. Plusieurs remarques méritent alors d'être faites. D'une part, plus la taille moyenne des zones de notre découpage sera grande, moins notre découpage sera précis. D'autre part, à densité de population fixée (ce qui sous-entend à densité d'activité fixée), la surface de la ville n'aura pas d'influence sur la précision associée à une zone de taille donnée. Par contre, à surface égale de l'aire urbaine, une augmentation de la population (donc de la densité) aura comme effet de faire perdre de la précision à une zone de taille donnée. Il ressort de ces trois remarques que deux variables vont influer sur la précision de nos découpages, la taille moyenne des zones considérées et la densité moyenne de population sur l'ensemble de l'aire urbaine étudiée. Nous avons effectué ces calculs pour les quatre aires urbaines considérées, les résultats sont présentés dans le tableau 2.

Les deux déterminants de la précision des découpages étant indépendants, on peut les multiplier et construire alors un nouvel indicateur, qui renvoie à un nombre d'habitants par zone, donc une densité zonale ; plus elle est faible, meilleure est la précision du découpage. Au regard de cette donnée, les découpages de nos 4 aires urbaines s'avèrent finalement relativement proches du point de vue de leur précision, même si celui de Puebla apparaît légèrement plus précis. En nous

fixant sur ce premier résultat, nous pouvons opter pour des seuils d'attraction[39] équivalents en absolu. Plutôt que de travailler sur le nombre d'entrées dans chaque zone, nous avons préféré utiliser des données relatives, en pourcentage sur l'ensemble de l'aire urbaine. Il convient donc d'ajuster les seuils vis-à-vis de la population concernée dans chaque aire urbaine (ensemble des citadins de 14 ans ou plus résidant sur le territoire de l'enquête). Cela nous porte finalement à prendre comme valeur 5 et 10 % à Niamey, 1,5 et 3 % à Puebla et Lyon et 0,5 et 1 % à Montréal.

Tableau 2 : Précision des découpages dans les quatre aires urbaines considérées

Aires urbaines	surface moyenne des zones du découpage (en km² par zone)	densité de population moyenne sur l'ensemble du territoire étudié (en habitants/km²)	Précision des découpages (en habitants/zone)
Niamey	0,53	6000	3180
Puebla	0,67	4000	2680
Lyon	3,18	1000	3180
Montréal	5,71	522	2980

Dans l'enquête réalisée à Niamey, tous les quartiers de l'aire urbaine n'ont pas été enquêtés. Lors de la réalisation de l'enquête-ménages, une représentativité de l'ensemble des quartiers a été visée par les chercheurs en charge de sa réalisation. Les quartiers enquêtés ont été choisis sur la base d'une typologie a priori de l'espace niaméen [Diaz Olvera & alii, 1999]. Pour passer des déplacements recensés dans l'enquête aux déplacements de l'ensemble de la population niaméenne, nous avons calculé des coefficients d'expansion. Les données utilisées pour ce faire ont été extraites et actualisées à partir du recensement de la population réalisé en 1988. Les coefficients d'expansion varient de 111,2 à 129,9.

A. Les fonctions urbaines étudiées et les effectifs associés

Les fonctions urbaines sur la base desquelles nous construisons les typologies fonctionnelles sont associées aux activités présentées dans le tableau 3. Celui-ci permet de visualiser pour chacune d'elles le nombre d'entrées à la base de nos analyses. Les données sont pondérées : les effectifs présentés dans le tableau et qui peuvent paraître assez élevés sont faibles en fait pour certains lorsqu'ils ne sont pas pondérés (parfois inférieurs à 100) et imposent des précautions

[39] Seuils à partir desquels un territoire va pouvoir être considéré comme attractif. Il renvoie au nombre d'entrées par zone.

particulières. Dans les situations les plus extrêmes, nous limitons a priori le nombre de pôles d'activités dont nous autorisons la localisation. L'enquête de Niamey est la plus restrictive de ce point de vue, et nous ne retiendrons qu'une seule zone attractive pour les emplois du secteur secondaire, pour la santé et les études universitaires. Deux zones seulement pourront être retenues pour les loisirs et la religion dans l'aire urbaine niaméenne et trois pour la pratique religieuse à Puebla. Nous prendrons soin également de mentionner les établissements et infrastructures associées, pour éviter de faire des choix non pertinents. Les effectifs disponibles dans les enquêtes de Lyon et Montréal permettent d'éviter ce type de restrictions.

Tableau 3 : Nombre et pourcentage des entrées considérées par activité[40]

		Travail secteur secondaire	Travail secteur tertiaire	Travail non-salarié	Etudes pré-universitaires	Etudes universitaires	Achats	Santé	Démarches	Loisirs	Religion
Niamey	Nombre d'entrées considérées (données pondérées)	2 887	36 223	39 110	33 491	5 064	20 910	3 775	11 617	6 633	6 355
	rapport des entrées considérées sur l'ensemble des entrées	82%	78%	94%	75%	100%	42%	72%	66%	35%	16%
Puebla	Nombre d'entrées considérées (données pondérées)	69 027	206 744		133 271	83 403	103 578	15 509		36 285	7 188
	rapport des entrées considérées sur l'ensemble des entrées	94%	94%		90%	96%	84%	95%		89%	81%
Lyon	Nombre d'entrées considérées (données pondérées)	408 054			77 198	52 723	182 068	37 208	52 010	137 544	
	rapport des entrées considérées sur l'ensemble des entrées	81%			66%	88%	45%	57%	56%	57%	
Montréal	Nombre d'entrées considérées (données pondérées)	1 128 092			111 707	109 965	345 303	59 896		261 954	
	rapport des entrées considérées sur l'ensemble des entrées	82%			60%	83%	47%	65%		62%	

Le nombre d'entrées associées aux loisirs à Lyon et Montréal est important, et ce même si les déplacements de week-end ne sont pas recensés. Elles représentent respectivement dans ces villes 14,5 % et 13 % de l'ensemble des entrées contre seulement 4 % à Niamey et 5,5 % à Puebla. A l'inverse, les études pré-universitaires concernent 20 % de l'ensemble des entrées dans les deux villes du Sud contre seulement 8 % et 5,5 % à Lyon et Montréal. Cette dernière différence s'explique par la jeunesse de la population urbaine des villes du Sud tandis que la place bien plus

[40] Rappelons ici que les entrées considérées résultent d'un déplacement extérieur au quartier d'habitation et de plus de 5 minutes.

grande des loisirs dans les programmes d'activités des citadins lyonnais et montréalais explique en partie la première différence.

Dans la mesure où seuls ont été considérés les déplacements extérieurs au quartier d'habitation et nécessitant plus de 5 minutes de trajet à partir de l'habitat, nous avons souhaité rendre compte de la perte d'information liée à ce choix. Certaines activités se déroulent plus fréquemment à proximité du domicile que d'autres. Les déplacements réalisés pour les achats et pour les loisirs en font partie dans les quatre villes. Les résultats obtenus pour le cas poblanais sont toutefois quelque peu surprenants. Malgré la grande taille des zones d'enquête, les entrées extérieures au quartier d'habitation sont majoritaires vis-à-vis de l'ensemble des entrées considérées. La concentration des activités au sein de certains espaces urbains et le déséquilibre très net dans l'attraction des territoires expliquent en partie la faiblesse du nombre d'activités internes au quartier d'habitation. On peut également supposer une certaine sous-estimation des déplacements courts, et en particulier ceux effectués à pied. Le nombre moyen de déplacements par personne semble effectivement faible, il n'est que de 1,85 dans cette enquête (contre plus de 3 dans une enquête réalisée sur un petit échantillon de citadins poblanais en 1999). Nous serons amené à revenir sur cette question des déplacements locaux (proches du lieu d'habitat) dans la quatrième section de la partie III.

B. Analyses descriptives des fonctions urbaines à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

Les fonctions urbaines étudiées dans cette partie ont été hiérarchisées. L'ordre dans lequel elles sont présentées dans le tableau 3 correspond à l'ordre d'importance que nous leur avons attribué en combinant les fréquence de réalisation et les degrés de contrainte associés. Les emplois puis les études correspondent aux activités auxquelles les accès sont les plus fréquents, respectivement pour les actifs et les scolaires/étudiants. Ce sont des activités contraintes et quotidiennes. Les achats, la santé et les démarches sont également plus ou moins contraints mais leur échelle de récurrence correspond moins au quotidien. Les loisirs et la pratique religieuse ne sont généralement pas quotidiens et présentent des niveaux de contrainte plutôt limités. Cette hiérarchie sera respectée dans la présentation des analyses descriptives réalisées.

1. Les grands pôles d'emplois

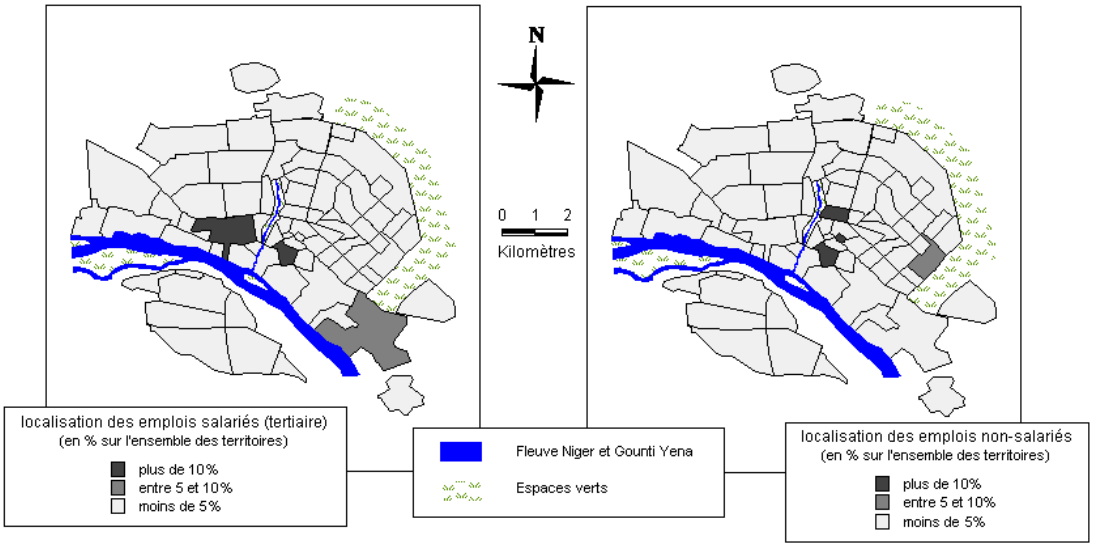
Les déplacements pris en compte pour étudier la localisation des grands pôles d'emplois à l'échelle des aires urbaines des quatre villes de notre corpus concernent tous les motifs liés au travail. Ils correspondent aux motifs *travail*, *professionnel* (motif professionnel autre), *travail secondaire* et *chômage* (déplacement lié à une recherche d'emploi) dans l'enquête de Niamey et au motif *travail* dans l'enquête poblanaise. Les motifs *travail habituel*, *travail non habituel* et *recherche d'emploi* dans le cas lyonnais et *travail* et *rendez-vous d'affaires* dans le cas montréalais ont été retenus. Nous avons donc fait le choix de considérer l'ensemble des déplacements liés au cadre professionnel, qu'ils soient réguliers, plus exceptionnels, ou associés à une recherche d'emploi de la part du citadin considéré.

- Niamey

Tel qu'indiqué sur la carte 9, à Niamey, le travail non salarié (qui correspond ici assez largement au travail informel) se concentre dans quatre territoires de la ville, qui correspondent aux marchés les plus dynamiques de la ville. Le Grand Marché, le Petit Marché et le Marché Katako dans un premier temps, le marché de Wadata ensuite, regroupent nombre de marchands non salariés sur les emplacements dédiés des marchés (enregistrés auprès de l'administration de la ville) mais également à leurs abords. Le Grand Marché est un marché d'équipements divers, et de tissus en particulier. Les fruits et légumes et plus largement les produits de consommation immédiate sont plutôt disponibles au Petit Marché. Quant au Marché Katako, on y trouve divers accessoires de quincaillerie et nombre de ferrailleurs. Le Grand Marché et le Marché Katako sont les seuls marchés de la ville où relativement peu de nourriture est vendue.

La différence de localisation des emplois salariés et non salariés est nette. La fonction publique joue un rôle prépondérant au sein des emplois salariés du secteur tertiaire (elle concerne deux tiers des entrées recensées). Deux pôles d'attraction de première importance ressortent alors, à savoir le Centre/Petit Marché et le Plateau. Tandis que le premier concentre à la fois la Communauté Urbaine de Niamey, l'Assemblée Nationale, les Ministères du Travail et de l'Agriculture et plusieurs banques, l'attraction du second est liée aux nombreux ministères (de l'Intérieur, de la Santé, de l'Equipement, etc.) et aux O.N.G..

Carte 9 : Le travail salarié et non salarié dans la métropole niaméenne



La zone Industrielle apparaît dans un second temps. Elle ne porte pas très bien son nom puisqu'elle est également le siège de nombre d'entreprises (publiques, semi-publiques ou privées) du secteur tertiaire. C'est toutefois dans cette même zone que sont localisés presque tous les emplois salariés dans le secteur secondaire. La zone du petit-marché (*Centre/Petit-Marché*) concentre quant à elle emplois salariés et non salariés.

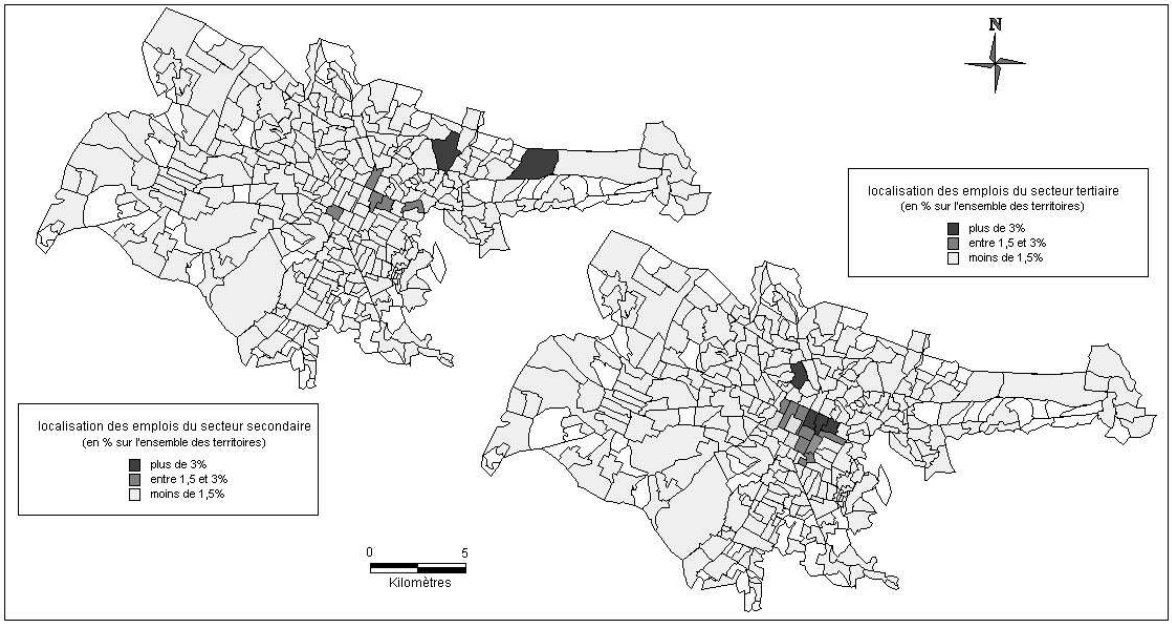
- Puebla

Les emplois du secteur secondaire se concentrent à Puebla dans sept zones (carte 10). Les deux plus attractives sont, d'est en ouest, le *Parque Industrial Chachapa* et le *Parque Industrial Puebla 2000* (où se trouve en particulier l'entreprise Petróleos Mexicanos plus connue sous le nom de PEMEX). Les 5 autres zones sont situées dans le centre, de part et d'autre du *Zócalo*. Si les deux premières sont des zones industrielles de taille importante, les activités présentes sur les 5 autres zones sont plutôt liées à l'artisanat qu'à l'industrie.

Trois fois plus d'entrées ont été recensées pour les emplois du secteur tertiaire, avec une localisation extrêmement concentrée. Le *Zócalo,* ainsi que plusieurs zones autour de lui s'affirment comme des pôles d'activité de première importance dans le secteur tertiaire. L'attraction exercée par ces zones centrales est continue et s'étend au sud jusqu'à la *Plaza Dorada*, qui est un important centre commercial. Une seule autre zone ressort pour le secteur

tertiaire, à savoir la *Central de Autobus de Puebla (CAPU)* au nord du centre. Cette énorme gare routière concentre les flux d'autobus interurbains, très développés dans l'ensemble du Mexique, et dispose de nombreuses boutiques destinées aux voyageurs.

Carte 10 : Les emplois du secteur secondaire et tertiaire dans l'agglomération poblanaise



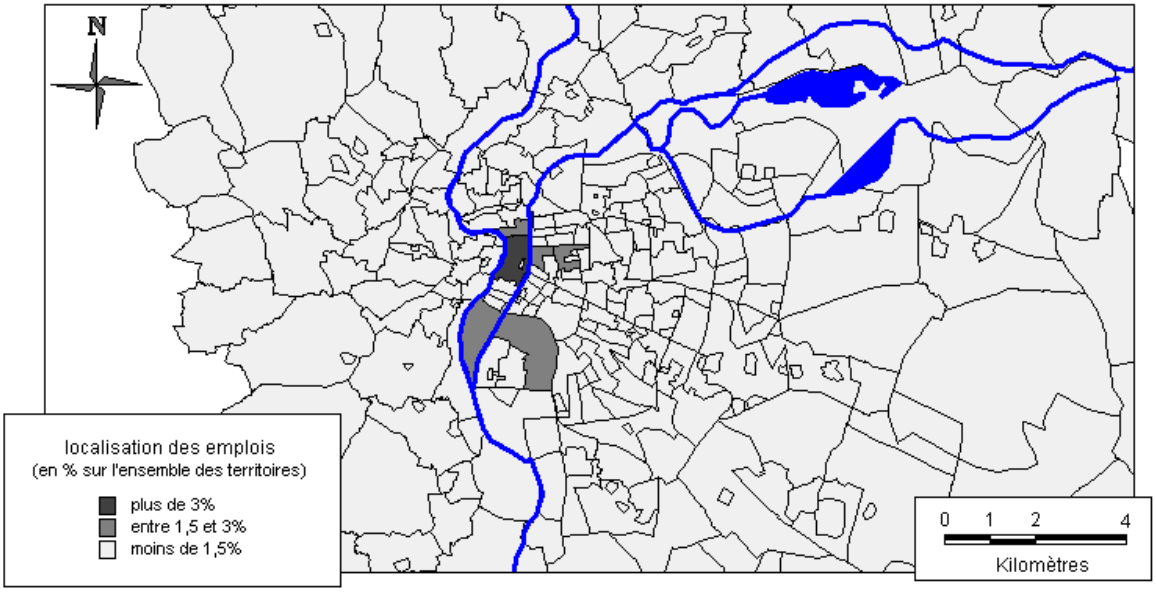
- Lyon

Une partie de la Presqu'île, située entre l'Hôtel de Ville et la Place Bellecour, correspond au pôle attracteur lyonnais le plus important en termes d'emplois (carte 11). Elle concentre plus de 5 % des entrées considérées. S'y situent l'Hôtel de Ville, plusieurs banques et des services divers, une offre commerciale diversifiée et nombre de cinémas, bars, restaurants. Une partie importante des emplois situés dans cette partie de la Presqu'île sont des emplois de bureaux. Viennent ensuite 5 zones attirant plus de 1,5 % des emplois de l'aire urbaine lyonnaise. La Part-Dieu dans un premier temps correspond à un pôle de service de première importance. Se situent dans cette zone la Cité Administrative (cœur administratif de l'agglomération), le siège de la Communauté Urbaine de Lyon, la Gare de la Part-Dieu (première gare de Lyon en termes de trafics), ainsi que de nombreux bureaux. Le quartier de Gerland a été un pôle industriel de première importance pendant de nombreuses années. La revalorisation du quartier, autour du Stade éponyme et du palais des sports, a fait évoluer sensiblement son image ouvrière ces dernières années. L'école

Normale Supérieure et une partie de l'Université Lyon 1 s'y sont installées. Ces transformations ne sont que peu décelables dès 1995, et nous considèrerons les emplois localisés dans ce quartier comme des emplois essentiellement industriels.

Une autre des zones attractives mises en évidence sur la carte thématique 11 peut être considérée comme un pôle industriel : il s'agit de la pointe de la Presqu'île, près de la confluence entre le Rhône et la Saône. Ce quartier fait lui aussi l'objet d'une requalification urbaine. Plusieurs autres pôles d'emplois, d'importance secondaire, ont pu être pointés. Les pentes de la Croix-Rousse, au nord du quartier attractif de la Presqu'île et le cours Lafayette et ses abords, entre la Presqu'île et la Part-Dieu s'affirment également par l'importante relative des emplois qui y sont situés. Aucune commune périphérique n'apparaît sur notre carte.

Carte 11 : Les emplois dans l'aire urbaine lyonnaise

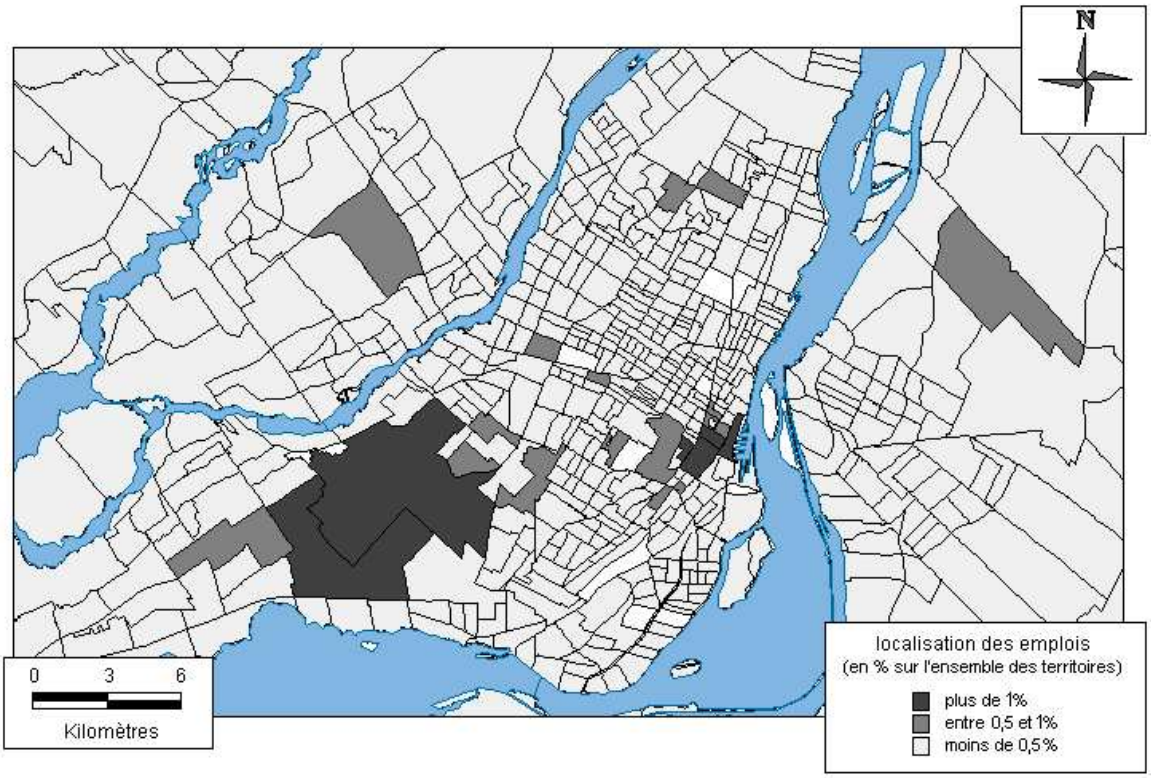


- Montréal

Relativement à la population importante résidant dans l'aire urbaine montréalaise, les seuils d'attraction ont été fixés à 0,5 % et 1 % de l'ensemble des entrées enregistrées (les zones les plus dynamiques attirant plus de 1 % des entrées). Les pôles d'emploi les plus importants sont situés pour la plupart d'entre eux sur l'île de Montréal. Ils s'articulent autour de deux axes, qui sont d'est en ouest le centre des affaires et Dorval. Dans le premier cas, il s'agit largement d'emplois

de bureau, concernant des fonctions administratives et de service, et concentrés dans des gratte-ciel entre les rues Sherbrooke et René-Lévesque. Plus à l'est, une partie du Vieux Montréal est également concernée. Cet espace est presque entièrement dédié aux activités diurnes autour des emplois et peu de citadins montréalais y résident. Six zones ressortent quant à elles dans la partie ouest de l'île de Montréal. Les deux plus attractives correspondent aux espaces aéroportuaires (Aéroport International Pierre-Eliott Trudeau) et aéronautiques de Dorval. Il s'agit d'un des pôles industriels majeurs de l'aire urbaine montréalaise. Deux zones sont également mises en évidence dans la partie Est de l'île de Montréal. Ce sont les zones industrielles dynamiques d'Anjou et Saint-Léonard. Les zones situées sur les municipalités de Longueuil et de Laval (de part et d'autre de l'île de Montréal) correspondent aux mêmes types d'emplois. Les pôles d'emplois mis en évidence dans cette partie ont la particularité d'être situés sur des espaces dans lesquels personne ne réside. La carte 12 permet de visualiser les pôles d'emplois mis en évidence.

Carte 12 : Les emplois dans l'aire urbaine montréalaise



Les zones centrales des quatre villes étudiées sont des pôles d'emplois de première importance. Ce sont des zones administratives et commerciales dynamiques. D'autres territoires péricentraux ou périphériques ont pu être mis en évidence par leur forte attraction en termes d'emplois. À l'exception du Plateau à Niamey, les fonctions associées sont les fonctions commerciales et de production plutôt que la fonction administrative.

2. *L'enseignement pré-universitaire et universitaire*

En étudiant l'enseignement, nous cherchons ici à décrire et localiser les destinations quotidiennes de nombreux jeunes citadins. Plus ils avancent dans le cursus scolaire, plus les établissements sont gros et moins ils sont nombreux, les établissements d'enseignement supérieur, peu nombreux et plus spécialisés, en sont l'aboutissement. Nous rappelons ici que l'enseignement primaire n'est pas considéré. La seule distinction réalisée est celle des établissements pré-universitaires (secondaires) et universitaires. Cette distinction existait dès les motifs dans l'enquête de Lyon (le motif « études » était scindé en plusieurs motifs « collège », « lycée », « université »). Pour des questions d'homogénéité des analyses entre les villes, nous n'avons considéré que les citadins âgés de plus de 14 ans. Dans les cas de Puebla et de Niamey, nous avons principalement utilisé le niveau d'éducation du citadin pour savoir dans quel type d'établissement il se rendait quotidiennement. Une condition sur l'âge nous a parallèlement permis d'exclure les individus trop jeunes ou trop vieux pour un niveau donné. La distinction pré-universitaire/universitaire a été réalisée dans l'enquête de Montréal uniquement grâce à l'âge des citadins. Ce choix par défaut permet finalement de pouvoir faire le même travail de localisation des établissements d'enseignement pré-universitaire et universitaire dans les quatre aires urbaines.

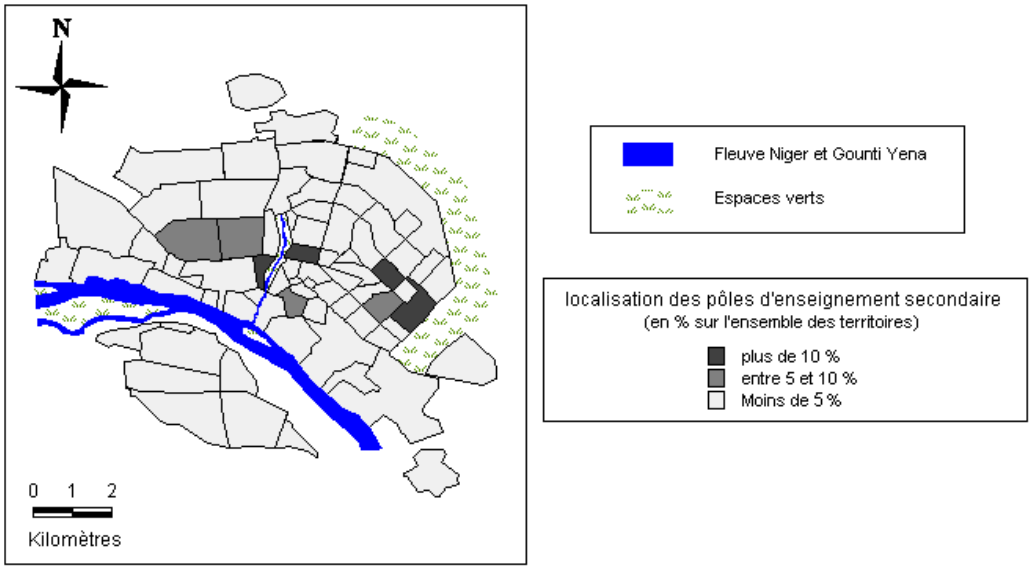
- Niamey

Les établissements d'enseignement secondaire sont relativement nombreux dans Niamey. Quatre pôles de première importance apparaissent (carte 13) : ce sont les zones *Ecole* (Lycée Issa Korombé), *Kassaï-Katako* (Lycée Kassaï), *Wadata* (Lycées Kouara et Humanité) et *Château Neuf* (Lycée Soni). Ces quatre territoires concentrent près de 50 % des entrées enregistrées pour ce motif. Le Plateau II/Issa Béri, le Centre/Petit-Marché et la zone Sabongari apparaissent

ensuite, l'attraction observée est plutôt associée dans leurs cas à des Collèges d'Enseignement Général (C.E.G.).

Nous n'avons pas reproduit dans ce document la carte correspondant aux pôles d'enseignement supérieurs pour des raisons de pertinence statistique. Seule la zone Université s'affirme comme un grand pôle d'enseignement supérieur (64 % des entrées liées aux études supérieures sont à destination de cette zone, située sur la rive droite du fleuve Niger). Nous ne retiendrons que cette zone.

Carte 13 : L'enseignement secondaire à Niamey

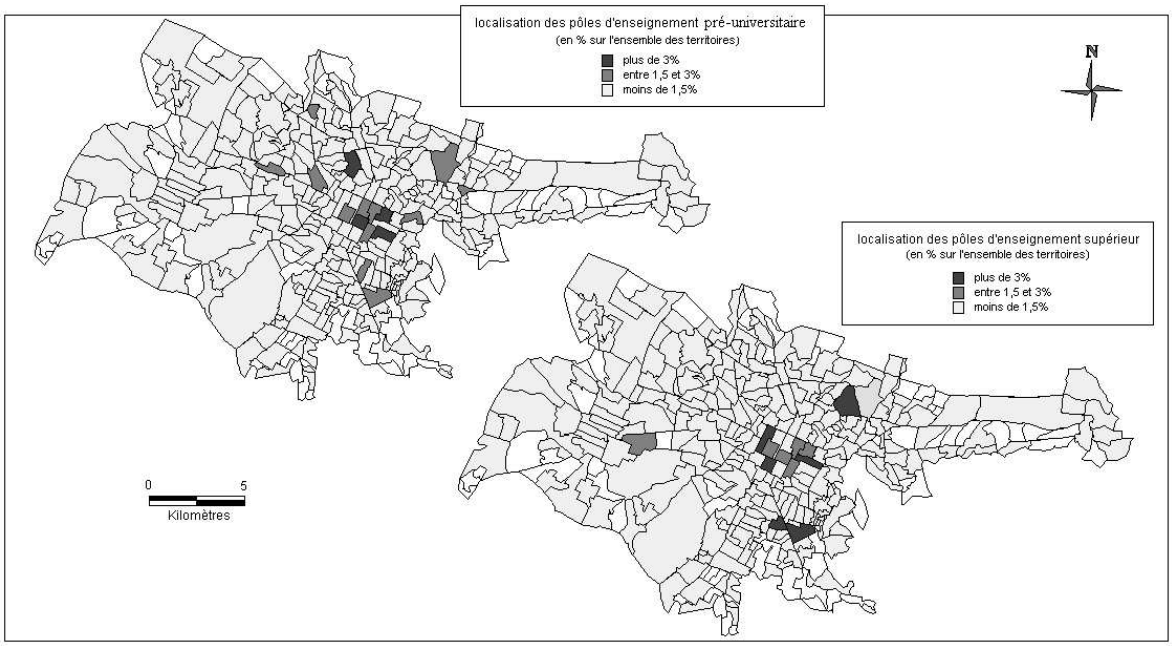


- Puebla

Les établissements d'enseignement pré-universitaire et universitaire pour lesquels les flux observés sont les plus importants sont assez largement concentrés dans le centre de Puebla. La zone de la *C.A.P.U.* revêt le statut d'exception pour l'enseignement pré-universitaire, deux écoles y sont situées. Les pôles de seconde importance sont plus étalés dans l'aire urbaine, avec huit zones extérieures au centre historique. Une Preparatoria y est généralement située. Concernant les pôles d'enseignement supérieur, trois zones à proximité immédiate du centre apparaissent. Il s'agit au sud de la zone de l'Hôpital Général et de l'Hôpital Universitaire de Puebla (une école d'infirmière et une école de chimie s'y trouvent également) et d'une zone, plus à l'ouest, où se

situe le Centro de Capacitacion Tecnológico e Industrial (CECATI). La troisième zone est composée de plusieurs établissements. Plus éloigné du centre, la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) au sud et l'Universidad de las Américas à l'ouest apparaissent, nettement pour la première et plus discrètement pour la seconde. Une zone du *Parque Industrial Puebla 2000* ressort également pour ses établissements universitaires : l'Instituto Tecnológico et l'Universidad Tecnológica de Puebla s'y côtoient. La carte 14 permet de visualiser les pôles d'enseignements mis en évidence à Puebla.

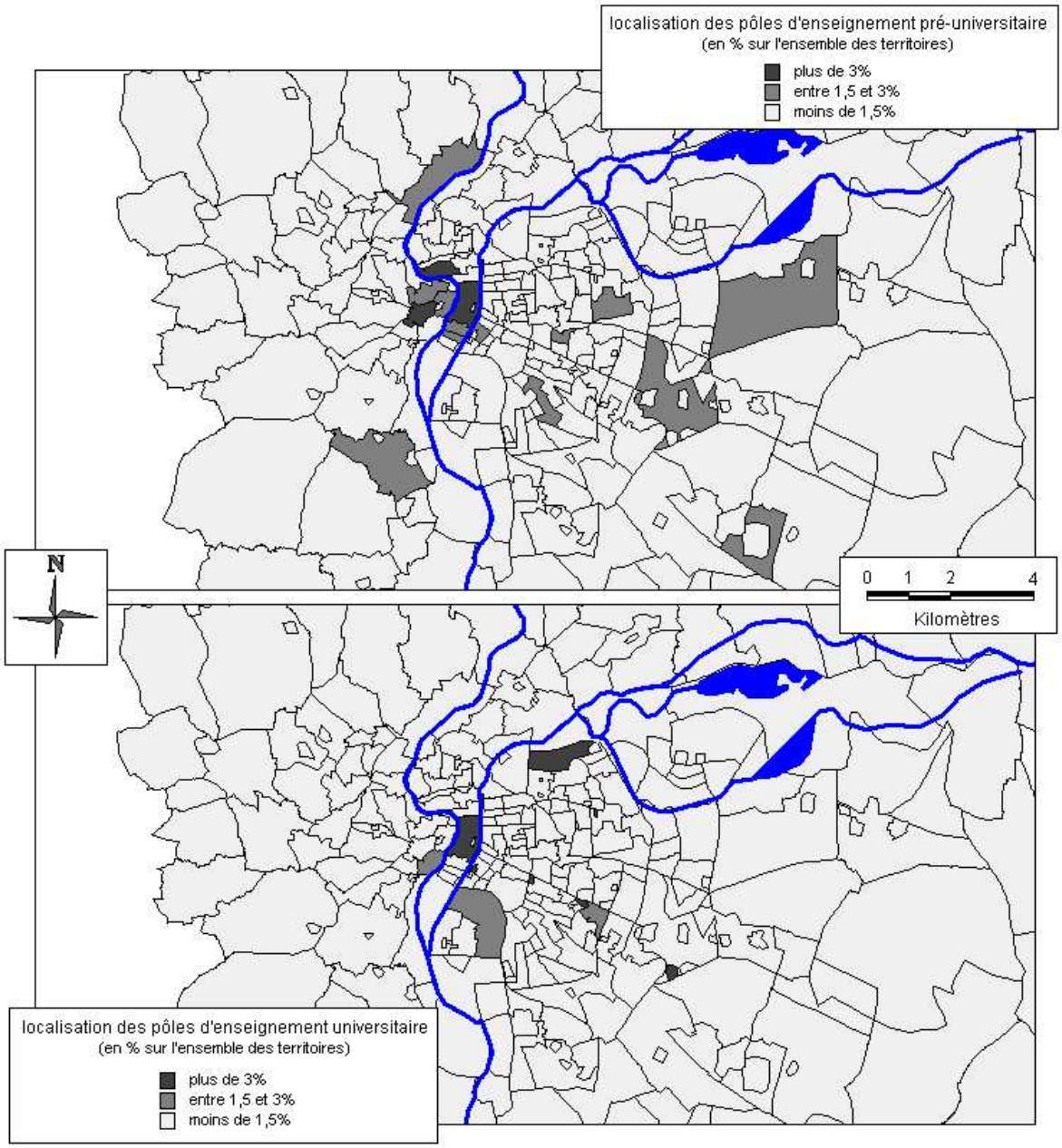
Carte 14 : L'enseignement pré-universitaire et supérieur à Puebla



- Lyon

Les trois zones les plus dynamiques du point de vue de l'enseignement pré-universitaire sont localisées sur la Presqu'île ou sont proches de celle-ci (voire carte 15). Le Lycée de la Martinière, sur la rive gauche de la Saône, explique l'attractivité enregistrée pour une des zones des pentes de la Croix-Rousse. Plusieurs pôles d'enseignement pré-universitaire apparaissent également en partant vers l'est, ce sont respectivement les zones Albert Thomas, Cusset et Bron. Une zone proche de l'île Barbe au nord de l'agglomération, Oullins au sud, Décines, Bron et Saint-Priest à l'est viennent compléter le tableau. Ces zones accueillent des lycées, professionnels ou d'enseignement général.

Carte 15 : L'enseignement à Lyon



Les pôles universitaires sont moins nombreux et facilement identifiables. La Presqu'île apparaît une fois de plus très attractive grâce à plusieurs petits établissements. L'attraction est plus forte cependant dans les grands campus universitaires de la ville. Parmi ceux-ci, le campus de la Doua à Villeurbanne regroupe notamment l'I.N.S.A. de Lyon et l'Université Claude Bernard Lyon I. Il s'agit d'un pôle scientifique de première importance dans l'agglomération lyonnaise. Apparaissent ensuite du centre vers la périphérie, dans la direction nord-ouest/sud-est plusieurs

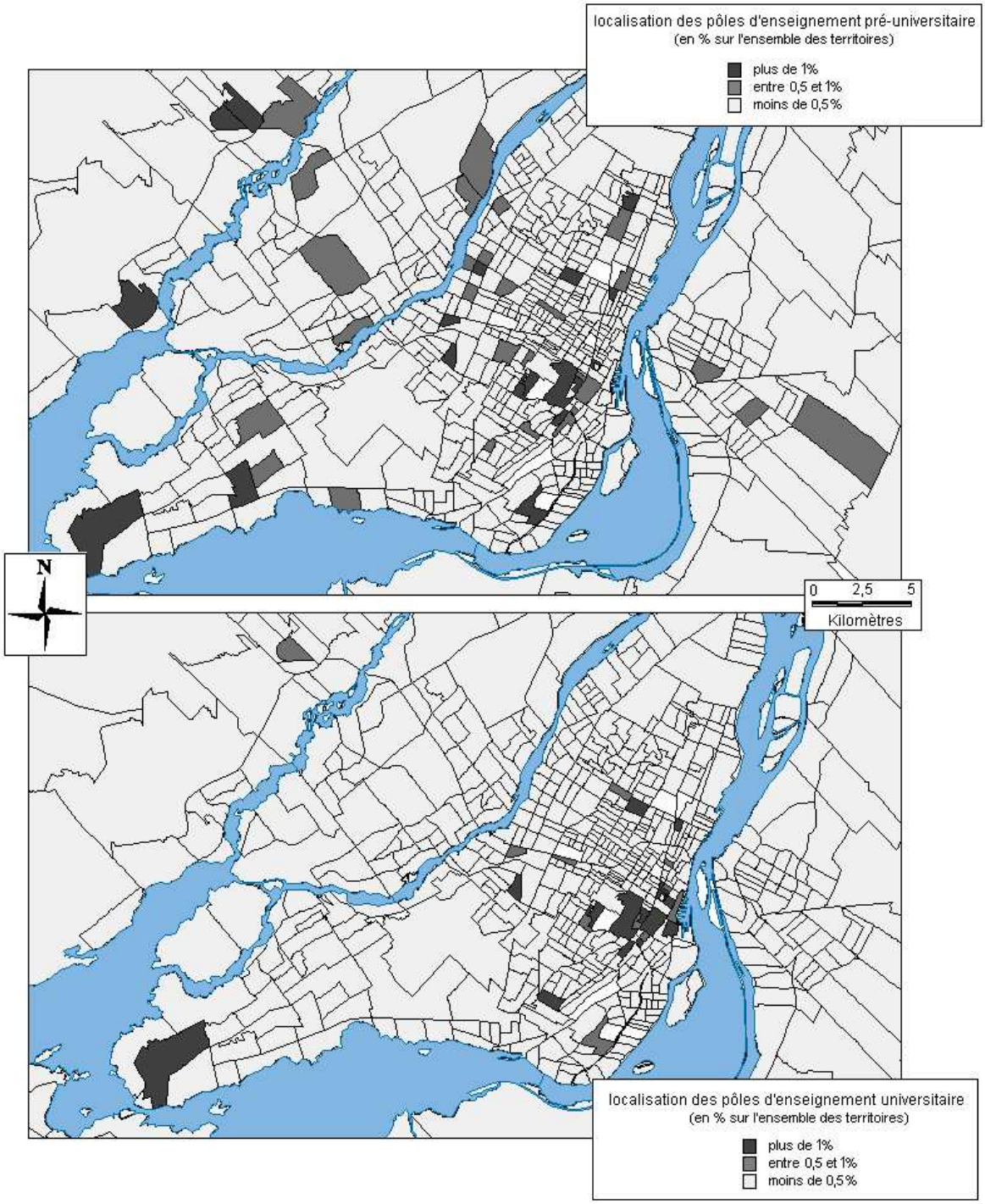
autres pôles d'enseignement universitaire, ce sont respectivement les campus des Universités Lyon 2 et Lyon 3 (sur les quais du Rhône), le campus de la Manufacture des Tabacs de l'Université Lyon 3, le pôle de Médecine autour de Grange-Blanche (Faculté de Médecine et Ecole d'Infirmières) et pour finir le campus de l'Université Lyon 2 à Bron. Les Universités Lyon 2 et Lyon 3 possèdent plusieurs programmes d'enseignement en commun et sont issues d'un seul et même établissement qui s'est scindé après les évènements de mai-68 en France.

- Montréal

Dans le cas de l'aire urbaine de Montréal, de nombreux pôles pré-universitaires concentrent plus de 1 % des entrées. Il s'agit pour la plupart d'entre eux de collèges de taille importante (ils sont également appelés cégeps comme Collèges d'Enseignement Général et Professionnel). Les deux établissements qui concentrent le plus d'étudiants sont le collège anglophone Dawson et le cégep de Saint-Laurent, respectivement au sud et à l'ouest du centre. A l'extrême ouest de l'île de Montréal se tient le cégep John Abbott Collège. Le cégep du Vieux Montréal est situé quant à lui à proximité nord du centre. La répartition des cégeps dans l'aire urbaine montréalaise n'est pas polarisée vers le centre des affaires ou le centre historique. Ils sont au contraire bien répartis aussi bien sur l'île qu'à l'extérieur, avec néanmoins une concentration plus grande dans le premier cas.

Plusieurs pôles d'enseignement supérieur apparaissent comme les pôles pré-universitaires sur la carte 16. Contrairement aux cégeps, il apparaît clairement une concentration des établissements de niveau universitaire entre le Saint-Laurent et le Mont-Royal. Parmi eux se trouvent les Universités Concordia et McGill. Ces deux derniers établissements (anglophones) sont proches du centre des affaires. C'est le cas également de l'Université du Québec à Montréal (U.Q.A.M.), l'attraction qu'elle génère se diffuse sur plusieurs zones contiguës sur lesquelles se tiennent plusieurs bâtiments importants. A l'ouest du Mont-Royal sont situés l'Université de Montréal et l'Ecole Polytechnique de Montréal. Ces deux établissements offrent divers programmes conjoints dans les sciences exactes. Les établissements mis en évidence dans la périphérie ont une envergure plus limitée.

Carte 16 : L'enseignement à Montréal



Les pôles d'enseignement mis en évidence dans les quatre villes étudiées permettent de faire émerger plusieurs tendances. Outre diverses zones centrales, qui concentrent une activité d'enseignement tant pré-universitaire qu'universitaire, de grands pôles péricentraux ont pu être

localisés. Un seul est ressorti à Niamey, mais plusieurs ont pu être pointés dans les trois autres villes, ils concernent des établissements différents mais principalement universitaires et sont parfois associés à des champs disciplinaires spécifiques (sciences exactes, sciences sociales ou encore pôles médicaux et paramédicaux). Leur localisation répond souvent à des choix politiques.

3. Les grands pôles d'achats

Les achats sont des activités qui ne sont généralement pas réalisées quotidiennement. Nous avons considéré sans différenciation les denrées alimentaires ou les équipements divers, dans la mesure où la différence n'est pas faite pour les enquêtes niaméenne, poblanaise et montréalaise. Si les déplacements vers le lieu de travail ou d'enseignement répondaient à des logiques individuelles, reliées au statut de chaque citadin, les achats s'inscrivent en partie au moins dans une logique de fonctionnement du ménage. Nous ne manquerons pas d'en préciser les implications dans la troisième partie. Précisons que les déplacements de shopping, ou de « magasinage » à Montréal (promenade « sur fond » commercial mais sans achat) ne font pas partie des déplacements achats mais ont été considérés dans les loisirs.

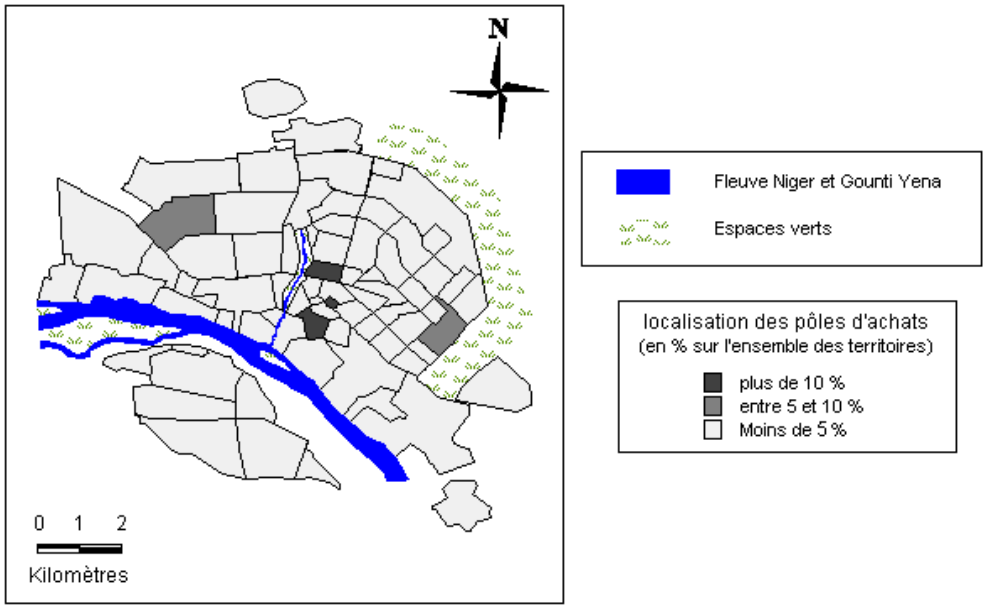
- Niamey

Les pôles d'achats mis en évidence à Niamey (carte 17) correspondent aux grands marchés de la ville dont nous avons déjà fait état. Le Petit Marché, le Grand Marché et le Marché Katako sont les plus attractifs, les marchés de Wadata et de Yantala viennent ensuite (ce dernier est un marché de nuit et se tient le soir).

Ces marchés dynamiques avaient déjà été pointés par A.H. Sidikou [1980]. Celui-ci évaluait alors à la fin des années 70 à près de 32 % la proportion de citadins faisant leurs achats quotidiennement au Grand Marché, 13 % au Petit Marché et 33 % dans leur quartier. Les autres citadins affirmaient changer parmi les lieux précités. Il n'existe pas cependant de marchés dans tous les quartiers de la ville. Les quartiers anciens, villages déplacés ou rattrapés par l'urbanisation, sont généralement organisés autour d'un marché. En ce qui concerne les autres quartiers de la ville, l'équipement est assez divers, variant de petits marchés à l'absence presque

totale d'offre commerciale (elle se réduit parfois à quelques tabliers[41]). Cette offre de petite envergure (qui se résume parfois à quelques vendeurs ambulants) offre à des citadins peu mobiles une possibilité d'accéder à des biens de première consommation sans se déplacer. Les prix demandés s'avèrent alors logiquement plus élevés (Diaz Olvera et alii, 2003).

Carte 17 : Les pôles d'achats à Niamey



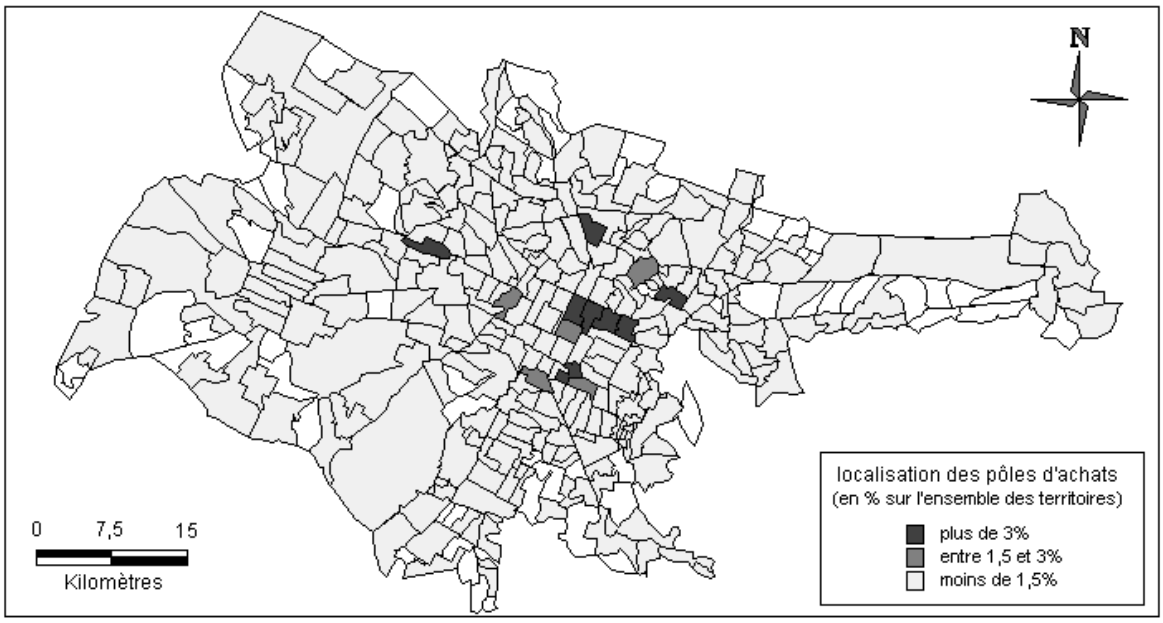
- Puebla

A Puebla, les pratiques d'achats se répartissent sur plusieurs territoires qui peuvent être localisés sur la carte 18. La zone du Zócalo et celle immédiatement à l'ouest sont les deux pôles d'attraction commerciale les plus importants. Deux autres zones, à l'est du Zócalo concentrent également les déplacements d'achats grâce au marché Carmen Serdán et à quelques petits supermarchés. Malgré le développement de plusieurs pôles d'achats péricentraux (Plaza Dorada, Plaza Crystal et Plaza América vers le sud) et périphériques (Plaza Reforma et Centro Comercial Cruz del Sur vers l'ouest), plusieurs marchés restent dynamiques. Il s'agit principalement du Mercado Unión et du Mercado José Maria Morelos respectivement au nord et au nord-est du

[41] Les tabliers sont des marchands installés sur le trottoir et ne disposant que d'une table en bois (ou valise en bois parfois posée sur des tréteaux). Les produits vendus sont divers mais on trouve régulièrement des cigarettes et des médicaments.

centre. Depuis la réalisation de l'enquête, un grand centre commercial (du nom d'Angelopolis) a été construit en périphérie ouest. Il n'apparaît donc pas dans notre travail mais concentre aujourd'hui des flux importants pour le motif achat.

Carte 18 : Les pôles d'achats à Puebla

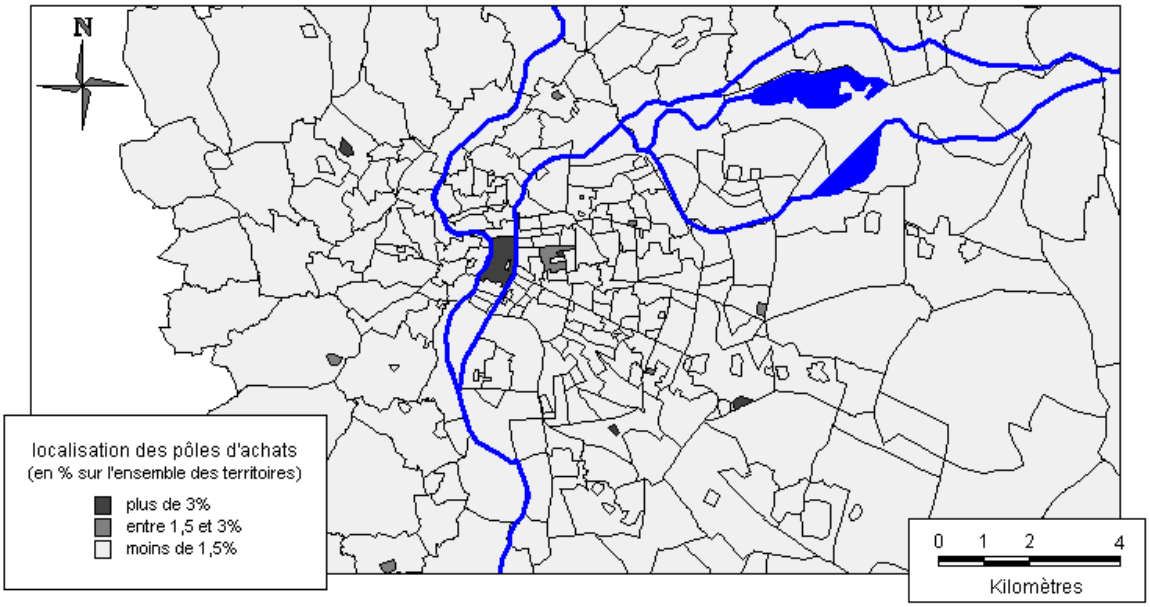


- Lyon

Plusieurs pôles d'achats ressortent à l'échelle de l'agglomération lyonnaise (carte 19). Le plus important d'entre eux est situé à Bron dans la périphérie sud-est, il regroupe 10,6 % de l'ensemble des entrées dédiées aux achats. Il s'agit d'une zone commerciale importante dont le nom est Porte des Alpes, comprenant notamment l'un des plus grands hypermarchés de l'agglomération. Viennent ensuite deux zones beaucoup plus centrales. La portion de la Presqu'île entre la Place Bellecour et l'Hôtel de ville et le centre commercial de la Part-Dieu (à l'est de cette première) concentrent respectivement 9,2 % et 7,4 % des entrées considérées. Ces deux zones tirent plus leur attractivité d'une concentration de commerces et boutiques que de la présence d'une seule grande surface. Ils s'opposent en cela aux autres pôles commerciaux de l'agglomération lyonnaise, plus directement liés à la présence d'un hypermarché. Il s'agit (dans l'ordre de l'attraction mesurée) des Carrefours de Vénissieux, d'Ecully, de Villeurbanne, des Galeries Lafayette à Bron, du Continent des Sept Chemins et des Mammouth de Caluire et

Dardilly. Les enseignes de ces grandes surfaces ont changé pour certaines d'entre elles depuis 1995. Celles-ci sont toutes situées en périphérie lyonnaise et nécessitent généralement une voiture pour s'y rendre.

Carte 19 : Les pôles d'achats à Lyon



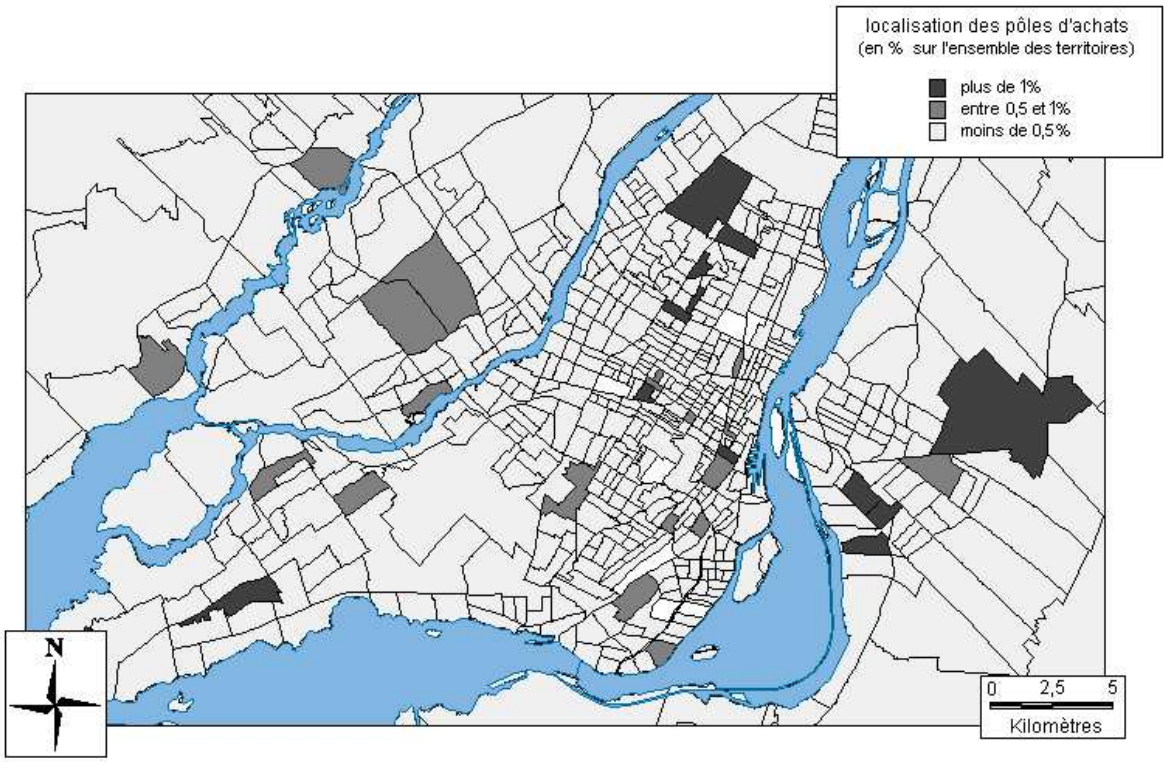
- Montréal

Tel que nous pouvons nous en rendre compte sur la carte 20, les grands pôles commerciaux mis en évidence à Montréal ont la particularité de ne pas être situés dans le centre (à une seule exception près). Les trois zones les plus attractives du point de vue des achats sont les *Galeries d'Anjou*, dans la partie est de l'île de Montréal, le *Carrefour Laval*, dans la municipalité de Laval, en périphérie nord-ouest, et le *Fairview Pointe-Claire*, une grande galerie commerciale située dans la partie ouest de l'île de Montréal. Sur le territoire de la municipalité de Longueuil (sur la rive droite du Saint-Laurent) apparaît parmi d'autres hypermarchés la galerie commerciale appelée *Promenades Saint-Bruno.* Ces quatre pôles sont des galeries commerciales de grande taille, gérées par l'entreprise *Cadillac Fairview*. Le *Centre Eaton* dans le centre de Montréal est également un centre commercial regroupant un grand nombre d'enseignes, ce qui revient à dire que l'attraction commerciale centrale est au moins autant liée à la présence de centres commerciaux qu'à celle d'une offre répartie sur de nombreuses petites boutiques. L'ensemble de

la pratique des achats à Montréal se concentre dans un certain nombre de pôles d'importance variables mais correspondant tous ou presque à des galeries marchandes ou autres hypermarchés. Ces pôles sont répartis sur l'ensemble de l'aire urbaine.

Sur l'ensemble des quatre villes étudiées, les pôles d'achats s'affirment comme plutôt bien répartis dans l'ensemble des aires urbaines, bien qu'une certaine concentration de l'attraction puisse être notée autour du Zócalo à Puebla et autour de trois marchés majeurs à Niamey. Dans le cas montréalais, les pôles d'achats périphériques prennent l'essentiel de l'attraction mesurée, à l'exception du Centre Eaton. Qu'il s'agisse des marchés niaméens et poblanais, ou des grandes surfaces et des galeries marchandes à Puebla, Lyon et Montréal, on retrouve la même forme pour ces pôles d'achats de centralité commerciale, avec le regroupement systématique de divers types de vendeurs et de produits (alimentation, vêtements, chaussures, bricolage). Plus que toute autre fonction, la fonction commerciale semble à même de se concentrer sur des espaces qui lui sont entièrement dédiés et qui drainent à eux seuls une large part des flux associés. Ces localisations périphériques ne sont possibles que si l'usage de la voiture particulière est généralisé.

Carte 20 : Les pôles d'achats dans l'agglomération montréalaise



4. *Les grands pôles de santé*

Les déplacements de motif *santé* correspondent à des déplacements liés à la santé de l'enquêté lui-même. Une visite à un parent malade à l'hôpital sera codée grâce au motif *visite* mais les achats de médicaments sont codés *achats*. En ce sens, et en parallèle des déplacements à destination des grands établissements de santé, les visites chez le médecin (généraliste ou spécialiste) concernent une proportion importante des déplacements étudiés dans cette partie.

- Niamey

Plusieurs hôpitaux et cliniques existent à Niamey, la faible fréquence avec laquelle les citadins s'y rendent implique de maigres effectifs et rend par la même l'étude de cette fonction plus délicate. Le recours aux structures de santé (quelle qu'en soit leur taille) semble effectivement assez rare dans cette ville, et cette tendance a également été soulignée dans d'autres villes telles que Douala et Conakry [Diaz & alii, 2008]. Le recours à l'automédication dans les villes africaines semble très répandu pour pallier les difficultés d'accès (tant économiques que géographiques) aux soins. Nous ne représenterons pas l'attraction mesurée sur une carte thématique car une telle représentation n'aurait aucun sens statistique. Deux zones ont été retenues, chacune d'elle concentre plus de 20 % des entrées pour ce motif. Il s'agit de l'Hôpital National du Niger (le plus grand hôpital de la ville, situé dans la zone *Hôpital*) et du Centre Hospitalier Universitaire[42] (situé près de la faculté de Médecine dans la zone Université). Ces deux pôles de santé correspondent à des grands établissements hospitaliers, qui concentrent en leur sein la majorité des déplacements pour le motif *santé*. Plusieurs centres de soin de petite envergure existent également dans Niamey et dans ses environs immédiats, mais ceux-ci ne ressortent pas dans notre étude.

- Puebla

A Puebla, les déplacements de santé se concentrent vers le centre et dans quelques zones à proximité (carte 21). Les zones périphériques n'apparaissent pas du point de vue de leur attraction pour la santé. Parmi les grands établissements vers lesquels les flux convergent, on peut

[42] C.H.U. de Niamey

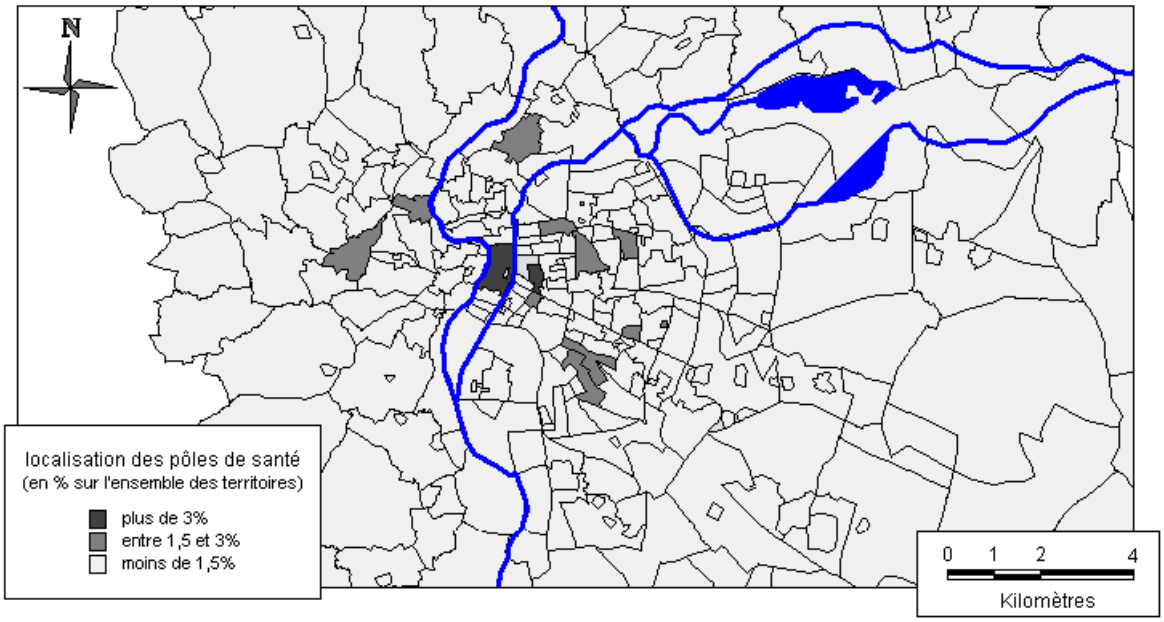
citer le Instituto Mexicano del Seguro Social qui gère un hôpital important à l'ouest du centre, ainsi que le Centro Medico Manuel Avila Camacho juste au nord du Zócalo. Plusieurs cliniques complètent cet arsenal médical. L'attraction des territoires relativement à la santé est donc associée à quelques grands établissements, hôpitaux et cliniques, mais également à une concentration dans certaines zones plutôt centrales de médecins et autres cabinets médicaux.

Carte 21 : La santé dans l'agglomération poblanaise

- Lyon

Les pôles de santé mis en évidence dans notre étude lyonnaise de l'attraction quotidienne des territoires (carte 22) sont peu nombreux et ne font pas vraiment apparaître les grands établissements hospitaliers. Les visites chez le médecin prennent une place bien plus importante dans le quotidien des citadins que les trajets à destination des centres de santé importants où les patients restent souvent plusieurs jours. Le centre de la Presqu'île apparaît, même si l'attraction de cette zone est sans doute également liée à la présence de l'Hôtel-Dieu. Plusieurs autres zones péricentrales concentrent nombre d'entrées liées à la santé, il s'agit de la zone autour de la Place Guichard, de Vaise (dans le IXe arrondissement), et plus à l'est les quartiers Maisons Neuves à Villeurbanne et Etats-Unis dans le VIIIe arrondissement de Lyon. L'Hôpital Edouard-Herriot est le seul grand établissement de santé qui apparaît sur notre carte thématique.

Carte 22 : La santé dans l'agglomération lyonnaise



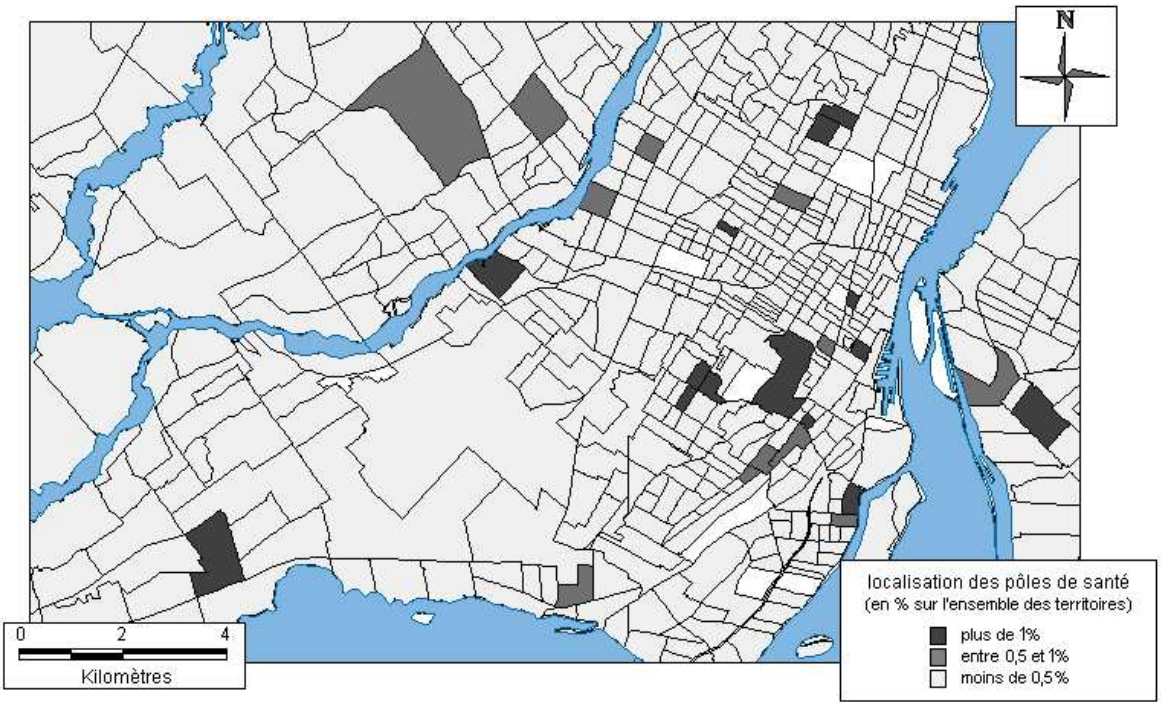
- Montréal

Parmi les grands pôles de santé, représentés carte 23, apparaissent plusieurs grands établissements hospitaliers. Ce sont, entre autres, l'hôpital Maisonneuve-Rosemont dans la partie nord-est de l'île de Montréal, Notre-Dame proche du centre des affaires (juste en face du parc Lafontaine), l'Hôpital Hôtel-Dieu à l'est du Mont-Royal, et, proche de ce dernier en descendant vers le sud-ouest, l'Hôpital Royal-Victoria puis l'Hôpital Général de Montréal. On peut également citer, au sud-ouest du Mont-Royal, l'Hôpital Général Juif et l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal, plus distant du centre, vers l'ouest.

Si les zones concentrant plus de 1 % des entrées liées au motif santé renvoient toutes à des grands centres hospitaliers, c'est également le cas pour celle concentrant entre 0,5 % et 1 % de ces entrées. Parmi ceux-ci nous pouvons pointer la Cité de la Santé à Laval, l'Hôpital Charles-Lemoyne à Longueuil, l'Hôpital Général du Lakeshore dans la partie ouest de l'île de Montréal, l'Hôpital Santa Cabrini dans la partie est de l'île et encore l'Hôpital Sainte Justine pour Enfants à l'ouest du Mont-Royal. Aucune forte concentration de médecins n'apparaît donc sur notre carte. Cette tendance s'explique en partie par l'effet taille de la ville de Montréal. Pour atteindre 1 %

des déplacements de santé, il faudrait une très forte concentration de médecins, que l'on ne retrouve pas en dehors des grands établissements de santé.

Carte 23 : La santé dans l'agglomération montréalaise



Du point de vue des pôles de santé mis en évidence, les différences entre les aires urbaines considérées sont fortes. Alors que les grands établissements de santé, hôpitaux et cliniques, apparaissent clairement dans les villes de Niamey et de Montréal, ils ne s'imposent pas pour la plupart comme des pôles de santé de première importance dans les villes de Puebla et Lyon, au détriment des zones centrales dans lesquels se retrouve une forte concentration de médecins et de petites structures de santé. Le rapport au système de santé dans un premier temps et l'organisation même de ces systèmes permettent d'expliquer ces différences. Celui-ci est considéré comme « hospitalo-centré » au Québec en général et à Montréal en particulier [Desrosiers, 1999]. Cette tendance, qui relaie l'idée d'une prise en charge par les hôpitaux de soins qui pourraient l'être par d'autres structures de plus petite envergure, provient de divers choix politiques et organisationnels depuis l'après-guerre. *« L'assurance-hospitalisation prévoyait la gratuité de l'hospitalisation et des consultations externes avec tous les examens complémentaires de laboratoire et de radiologie mais n'étendait pas cette gratuité aux services*

offerts dans les polycliniques médicales privées ou dans les centres de soins ambulatoires publics » (Desrosiers, 1999:10). Le développement du réseau des Centres Locaux de Service Communautaire (C.L.S.C.) à partir des années 60 n'a pas permis, principalement pour des raisons d'octroi de financement, d'offrir un pendant local suffisant pour les soins de première ligne dispensés par le service des urgences des grands établissements.

Si les hôpitaux apparaissent également à Niamey comme les grands pôles attracteurs en termes de déplacements de santé, les raisons en sont différentes. Malgré leur coût et leur accessibilité, les établissements de santé importants sont souvent préférés aux services de soins de proximité dans la mesure où ils disposent de médecins et d'équipements qui permettent de dispenser des soins potentiellement importants. Dans les villes de Puebla et de Lyon, les structures de santé apparaissent diversifiées, avec une importance relative des petites structures plus forte. Les espaces denses du centre sont ceux qui concentrent alors l'offre de soins au détriment des espaces péricentraux ou périphériques.

5. *Les démarches administratives*

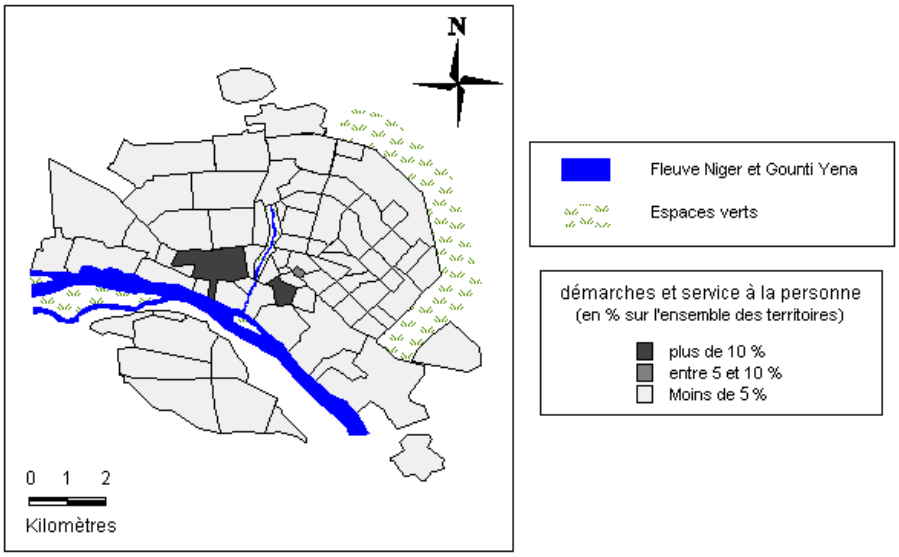
La nature des déplacements de motif *démarches* est précisée dans le document technique réalisé en marge de l'enquête-ménages de Lyon. Il s'agit en l'occurrence de formalités administratives (banques, poste, sécurité sociale, etc.) *« dès lors qu'ils ne sont pas occasionnés par le travail, ni liés à un achat »* (I.N.S.E.E., SY.T.R.A.L. & C.E.T.E., 1995:14). Cette définition correspond peu ou proue à celle utilisée dans l'enquête niaméenne. Ce motif n'est malheureusement pas renseigné dans les enquêtes-ménages poblanaise et montréalaise. Il s'agit de déplacements assez rares (relativement aux autres motifs), réalisés à une fréquence hebdomadaire ou mensuelle plutôt que quotidienne.

- Niamey

Dans la capitale nigérienne, les entrées dont le motif est démarches ont pour destinations principales les zones Centre/Petit Marché et Plateau I (carte 24). Le Grand Marché est également un lieu important pour ce type de déplacement, mais vient au second plan. Les démarches en question sont principalement de nature administrative, il est donc logique de retrouver les grands pôles administratifs, déjà pointés par la localisation des emplois salariés dans le secteur tertiaire.

L'attraction du Grand Marché est plus directement associée aux services qui y sont mis à disposition des citadins.

Carte 24 : Les démarches dans l'agglomération niaméenne

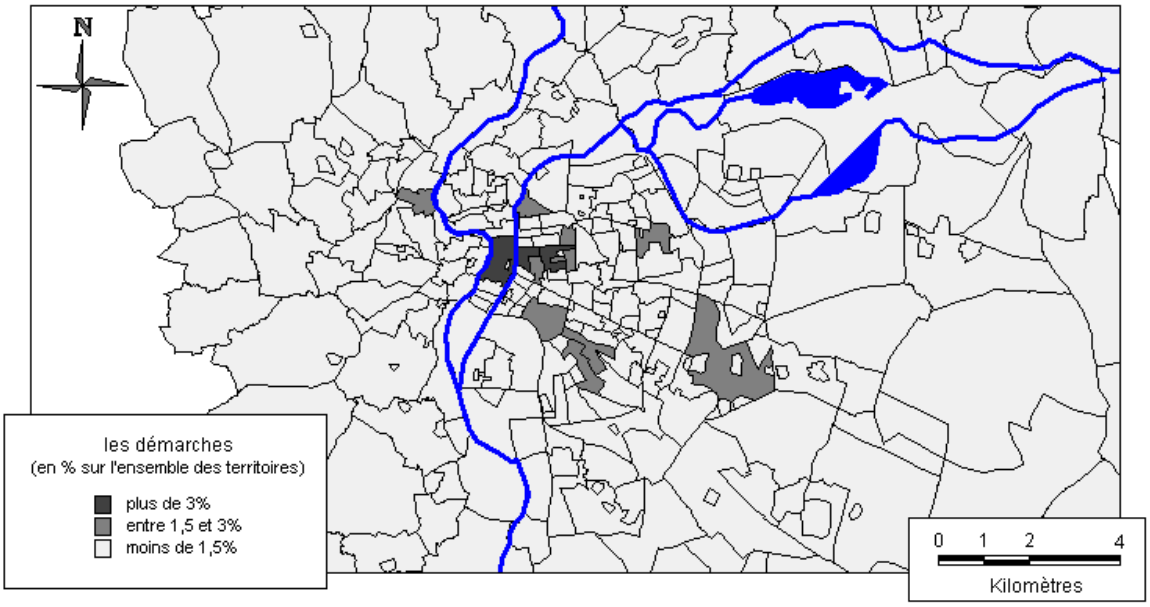


- Lyon

Les démarches sont concentrées dans la partie centrale de l'agglomération lyonnaise, avec la Presqu'île bien sûr, puis vers l'est le long du boulevard Garibaldi jusqu'à la Gare de la Part-Dieu (voire la carte 25). Plusieurs autres zones ressortent également de notre étude des destinations des démarches dans l'agglomération lyonnaise parmi lesquelles la zone périphérique de Bron. Nous ne disposons pas cependant des éléments nous permettant d'interpréter la concentration d'entrées liées à ce motif.

Les démarches recensées et localisées dans les agglomérations niaméenne et lyonnaise permettent de pointer les grands pôles administratifs. Ceux-ci sont majoritairement situés dans les centres-villes des agglomérations. Ces démarches sont cependant à mettre en regard de celles qui se déroulent à proximité du logement (qui représentent respectivement à Niamey et Lyon, 33 % et 44 % de l'ensemble des démarches). On retrouve donc ici une localisation binaire proximité du logement/centre-ville sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

Carte 25 : Les démarches dans l'agglomération lyonnaise



6. *Les pôles de loisirs*

Les loisirs recouvrent une grande diversité d'activités, qui peuvent être de nature sportive, culturelle ou associative. L'individu considéré peut être participant ou spectateur. A ces activités viennent s'ajouter les promenades (dans des parcs par exemple) et le *lèche-vitrines* (ou magasinage) sans achat. La localisation des pôles de loisirs a pu être étudiée dans les quatre aires urbaines. 35 % seulement de l'ensemble des déplacements réalisés pour ce motif à Niamey sont suffisamment distants du logement pour avoir été sélectionnés dans notre étude fonctionnelle. Ce chiffre s'élève à près de 60 % pour les aires urbaines montréalaise et lyonnaise. A l'exception de l'aire urbaine de Puebla, il existe donc une pratique de loisirs de proximité dont notre étude ne rend pas compte.

- Niamey

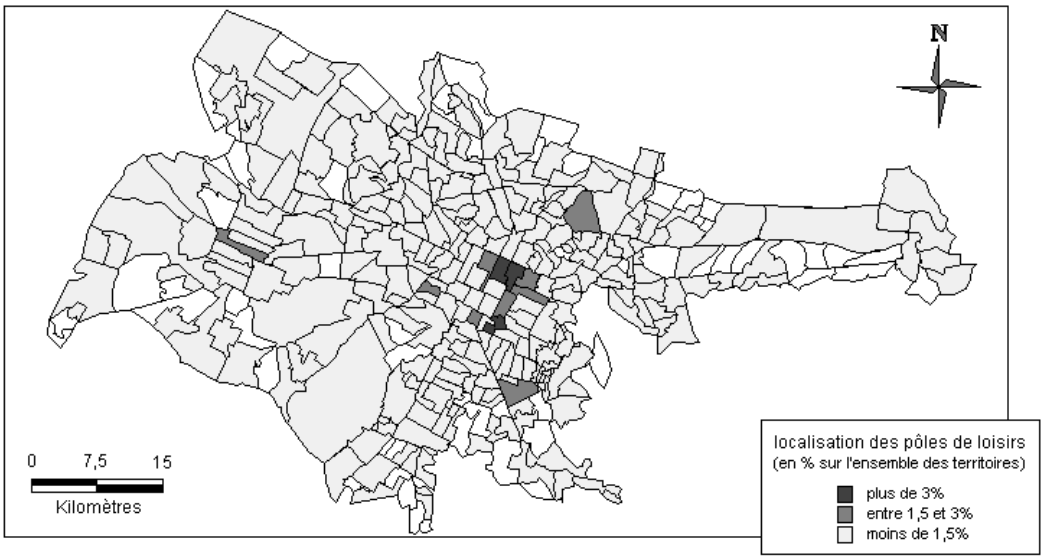
Nous ne proposons pas ici de représentation cartographique des localisations des pôles de loisirs dans la capitale nigérienne pour des raisons liées à la faiblesse des effectifs, qui ne nous permettent de pointer que deux zones. Deux zones ont donc été retenues pour leur attraction, qui dépasse dans les deux cas 9 % des entrées liées aux loisirs. La première zone est centrale, il s'agit de la zone Maourey/Liberté, articulée autour des places Maourey et Liberté. Se situent dans cette

zone plusieurs boîtes de nuit, bars et restaurants. La situation de cette zone est idéale puisqu'elle est sur l'axe qui relie le Petit au Grand Marché. La seconde zone retenue est Wadata, à l'est de la ville. Le cinéma Zabarkan explique en partie l'attraction mesurée.

- Puebla

Les pôles de loisirs sont concentrés dans le centre historique de Puebla (carte 26), grâce en particulier à ses bars, restaurants et boîtes de nuit, mais également à ses nombreuses boutiques et l'atmosphère propice au *lèche-vitrines*. Quelques zones apparaissent également à proximité du centre vers le sud, en particulier autour de la Plaza Dorada (qui est un centre commercial). En périphérie lointaine, vers l'ouest, le centre de Cholula constitue un pôle de loisir important à l'échelle de l'agglomération poblanaise. Grâce à son Zócalo et sa pyramide aztèque, il s'agit d'un haut lieu touristique et de nombreuses boutiques, plusieurs bars et restaurants y ont vu le jour. Deux autres zones au nord-est et au sud-est concentrent des déplacements de loisirs plus directement liés à la vie estudiantine (ce sont des pôles universitaires importants).

Carte 26 : Les loisirs dans l'agglomération poblanaise

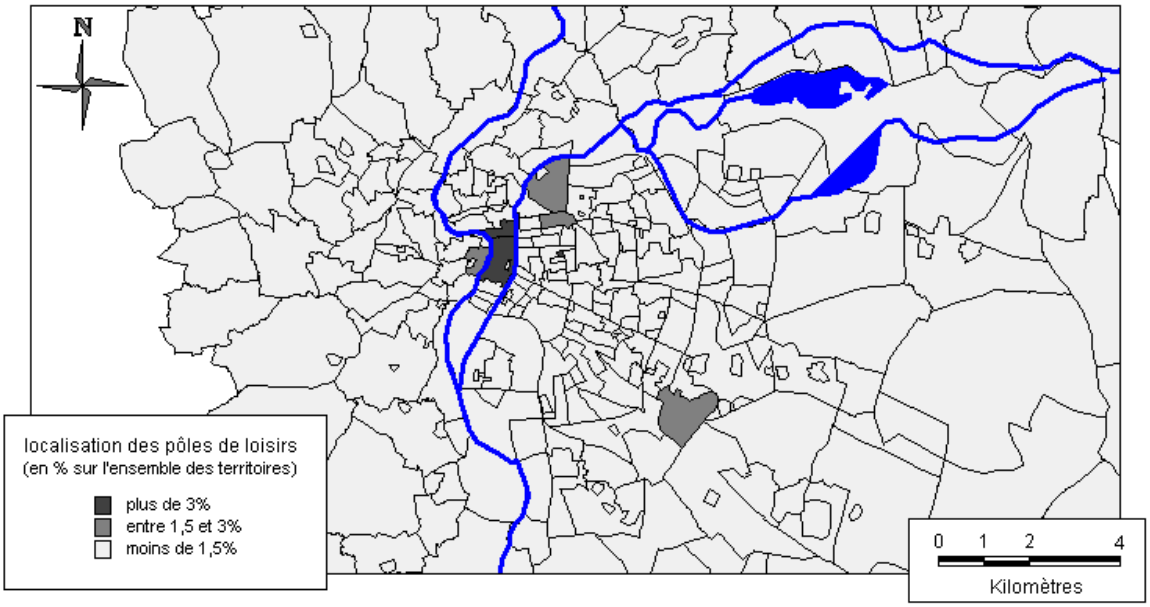


- Lyon

Dans le cas de l'aire urbaine de Lyon, l'attraction liée aux loisirs semble nettement se concentrer dans la Presqu'île, près de la Place Bellecour et jusqu'à l'Hôtel de Ville, avec une toile de fond

commerciale. Le *lèche-vitrines* n'explique pas seul cependant l'attraction de loisirs caractérisant cet espace, les cinémas, les salles de spectacle, les bars et les nombreux restaurants jouent évidemment un rôle non négligeable. Dans un second temps ressortent plusieurs autres zones telles que le début des pentes de la Croix-Rousse (quartier animé le soir) ou le centre commercial de la Part-Dieu, qui concentre nombre d'entrées liées principalement à du *lèche-vitrine*. Le parc de la Tête d'Or, au nord le long du Rhône, et le parc de Parilly s'affirment également comme des pôles de loisirs à l'échelle de l'agglomération. La présence du campus de l'Université Lumière Lyon 2 proche de ce dernier parc n'est pas étrangère à son attractivité. La carte 27 permet de localiser ces pôles.

Carte 27 : Les loisirs dans l'agglomération lyonnaise

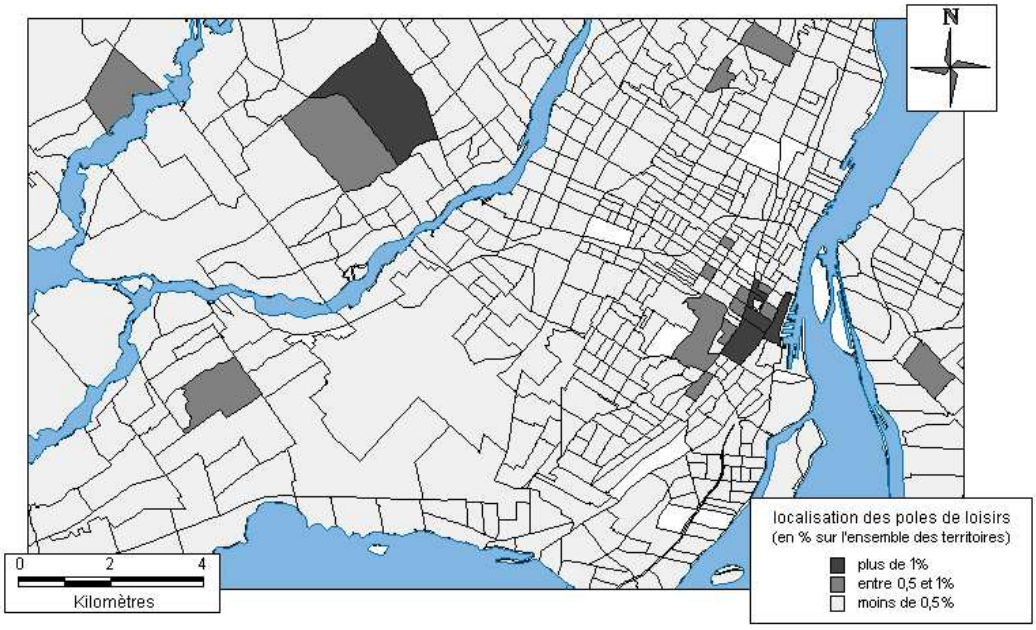


- Montréal

Six zones ont pu être retenues comme pôles d'attraction de loisirs de première importance (carte 28). Celles-ci sont regroupées dans le centre de Montréal à l'exception d'une zone de taille importante où se côtoient deux centres commerciaux de grande envergure. En ce qui concerne les zones centrales, elles correspondent à des lieux animés. On y retrouve à la fois divers bars, restaurants, cinémas, mais également un grand nombre de magasins et de centres commerciaux parmi lesquels le centre Eaton, que nous avons déjà évoqué. La Place des Arts (salles de concert,

boutiques et restaurants) en est le centre symbolique (les nombreux festivals montréalais se déroulent tout ou partie sur cette place). Le parc Mont-Royal apparaît également. Diverses zones plus éloignées du centre des affaires peuvent également être mentionnées, avec dans ce cas une attraction commerciale plus marquée.

Carte 28 : Les loisirs dans l'agglomération montréalaise



Si l'on fait le point sur les tendances mises en exergue pour les quatre aires urbaines considérées, on remarque que les zones centrales sont des pôles de loisirs indiscutablement attractifs, de par leurs établissements (cinémas, bars, restaurants) mais aussi leurs nombreuses boutiques où le *lèche-vitrines* est apprécié. Certaines zones commerciales péricentrales attirent également un nombre important de citadins pour leurs loisirs, c'est le cas de la Plaza Dorada à Puebla, de la Part-Dieu à Lyon ou encore de divers centres commerciaux à Montréal. Les marchés niaméens n'apparaissent pas comme des territoires de loisirs, ce sont essentiellement des espaces de consommation. Les espaces verts sont appréciés et concentrent une part importante des loisirs dans les deux villes du Nord, le parc de la Tête d'Or à Lyon et le parc Mont-Royal à Montréal en sont les symboles.

7. *La pratique de la religion*

La pratique religieuse n'a pu être appréhendée que dans les villes de Niamey et de Puebla. La faiblesse présupposée du nombre de déplacements pour ce motif, les jours de semaine tout au moins, dans les villes de Lyon et Montréal a en effet poussé les responsables des enquêtes-ménages en question à ne pas retenir le motif *religion* parmi les motifs possibles. A Niamey, la pratique de l'Islam se révèle essentiellement locale, avec de nombreux espaces dédiés à la prière le long des rues. Les déplacements du week-end ne sont pas considérés dans les enquêtes que nous utilisons, cela complique donc la localisation des pôles religieux pour les catholiques poblanais, puisque la prière hebdomadaire la plus importante a lieu le dimanche (ce problème ne se pose pas pour les musulmans dont la prière la plus importante a lieu le vendredi). La faiblesse des effectifs disponibles à Niamey et Puebla nous limite quant au recensement des pôles religieux les plus attractifs. Nous ne retiendrons donc pas plus de deux zones à Niamey et pas plus de trois à Puebla. Pour les mêmes raisons, une représentation spatiale de l'attraction mesurée pour la pratique religieuse n'aurait que peu de sens, et ce aussi bien pour Niamey que pour Puebla. Nous limiterons donc notre étude à une description des zones qui ressortent du lot pour un nombre d'entrées significatif.

- Niamey

La pratique de la religion est une pratique essentiellement locale, un seul lieu de la ville semble y échapper et concentre des citadins résidant dans divers quartiers de la ville, il s'agit de la zone *Madina*, où se trouve la Grande Mosquée de Niamey. L'attraction liée à cette mosquée n'est pas tant quotidienne qu'hebdomadaire puisque c'est surtout le vendredi, pour la Grande Prière, que les citadins y convergent.

- Puebla

Les entrées associées à la pratique de la religion catholique ont été le plus souvent mesurées dans le centre historique (où se dressent de nombreuses églises) mais également dans les centres des municipalités de Cholula (déjà évoqué pour son attraction de loisirs) et d'Amozoc respectivement en périphérie ouest et est. Ces villes, dont la fondation est antérieure à celle de Puebla, se sont développées autour d'importants édifices religieux dont l'influence reste marquée aujourd'hui.

8. Conclusion

Cette étude fonctionnelle a finalement permis de localiser les grands pôles d'emploi, d'enseignement (pré-universitaires et universitaires), d'achats, administratifs, de santé, de loisirs et religieux. Elle ne visait pas à recenser l'ensemble des localisations possibles des activités liées à chaque fonction urbaine, mais bien de pointer les plus importantes, les plus attractives. Faire ses courses dans les marchés ou les centres commerciaux les plus attractifs permet par exemple d'accéder à la fois à un panel de biens supérieur et d'acheter moins cher que dans les commerces de quartier, notamment à des vendeurs ambulants et à des commerçants de « demi-gros ». Au-delà des spécificités locales, certains espaces ressortent nettement de notre analyse de par l'importance de leur rôle, et ce pour presque toutes les fonctions urbaines abordées. On remarque ainsi une concentration de plusieurs fonctions urbaines au sein de certains espaces de la ville. En basant notre approche en partie sur cette attraction des territoires urbains et la polyfonctionnalité qui peut y être associée, nous proposons de localiser et délimiter les centres-villes des aires urbaines que nous étudions.

C. Localisation et délimitation des centres des métropoles de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

A l'occasion de notre étude des pôles d'activités, nous avons été amené à repérer des zones polyfonctionnelles. Ce caractère est un critère de centralité nécessaire mais insuffisant pour localiser et délimiter le centre des métropoles que l'on étudie. Une rapide revue de la littérature portant sur les notions de centre et de centralité nous a permis d'évoquer les dimensions variées qui peuvent permettre de caractériser un centre. Tant que faire se peut, ces dimensions doivent être prises en compte de manière intégrée. Les centralités fonctionnelle, symbolique et historique ont été abordées dans le cadre de la localisation et de la délimitation des centres des métropoles niaméenne, poblanaise, lyonnaise et montréalaise.

Si les centres des métropoles considérées peuvent être reconnus et localisés assez facilement grâce aux critères fonctionnels, symboliques et/ou historiques, les délimiter est une tâche plus complexe. Pour atteindre cet objectif, nous nous sommes principalement appuyés sur les effets de coupures associés à certains grands axes routiers ou ferroviaires, ainsi qu'à des caractéristiques

physiques de l'espace (collines, thalwegs, rivières, etc.). Elles peuvent donc être linéaires ou surfaciques [Héran, 1999]. Les coupures en milieu urbain sont peu étudiées, malgré leurs effets reconnus par certains auteurs sur les territoires et leurs usages ([De Boer, 1991], [Begag, 1995], [Héran, 1999]). Selon ces auteurs, au-delà des effets pouvant être qualifiés de primaires (rallongement des temps de parcours, risques accrus), les coupures peuvent être associées à une segmentation des relations de voisinage, une séparation des communautés, voire même une différenciation nette dans la symbolique des territoires (représentations) et du fonctionnement urbain (activités). Ces coupures et leurs effets ont donc été mobilisés pour délimiter les centres-villes. Pour ce faire, nous avons cherché à comparer les activités, l'architecture (qui renvoie à l'histoire du territoire), et la symbolique des quartiers situés de part et d'autre des éléments du construit susceptibles d'être considérés comme des coupures.

1. Délimitation du centre de Niamey

En abordant les notions de centralité historique et symbolique, parallèlement à notre approche fonctionnelle, il devient possible de préciser les territoires de Niamey qui constituent le centre-ville. L'histoire du développement de Niamey, présentée dans la première partie de cette thèse, fait apparaître comme foyers de population plusieurs villages relocalisés au fil de la planification coloniale. Kalley, Maourey et Zongo se sont vu ré-installés dans une zone allant du sud du Petit Marché au nord du Grand Marché. Cet espace apparaît comme le cœur historique de la capitale nigérienne.

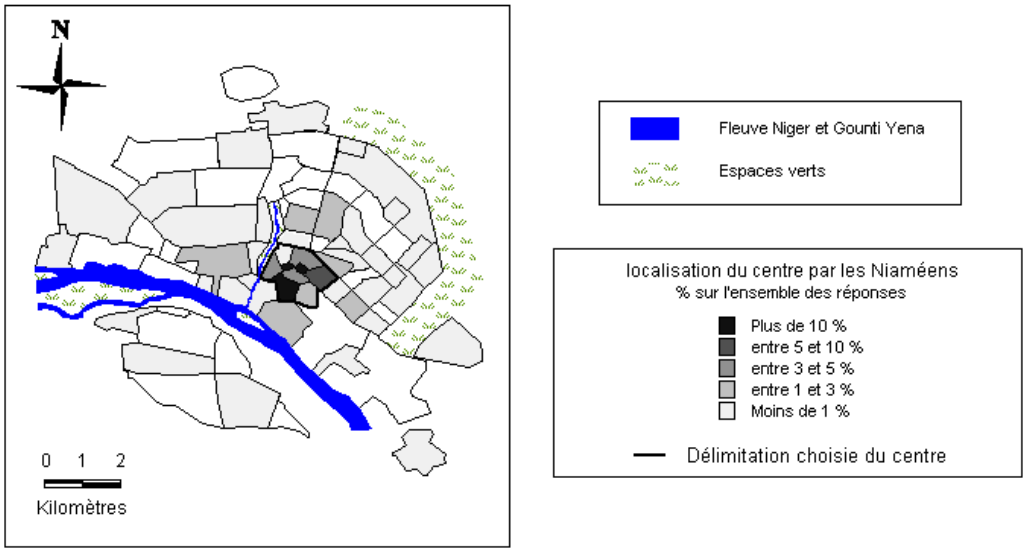
La centralité symbolique trouve quant à elle un écho dans les discours des citadins sur la ville, discours dont le sens implique à la fois leurs pratiques, leurs connaissances des espaces urbains et l'idée qu'ils s'en font relativement à des critères divers. Déterminer la position d'un « centre-ville » s'avère assez théorique pour les citadins niaméens [Clément, 2000]. Tel que le souligne A.H. Sidikou [1980], 43 % des enquêtés ne savent pas placer le centre de la ville (qu'il s'agisse du quartier ou du point central). 10 % des hommes et 73 % des femmes enquêtés ne peuvent répondre à la localisation du centre de Niamey. Bien que l'analphabétisme ne soit pas étranger à ces résultats, cela souligne à quel point, en 1980, l'agglomération en tant que telle ne correspond pas à la ville telle qu'elle est vécue par chacun (les représentations sont intimement liées aux pratiques [Clément, 2000]). Au-delà de ce résultat, *« les réponses montrent que le centre-ville en*

tant qu'espace n'a pratiquement pas changé et qu'il s'est formé un centre bipolaire avec d'une part la zone gravitant autour du Petit Marché et de l'autre, prenant de plus en plus d'importance, la zone centrée autour du Grand Marché » (Sidikou, 1980:255). D'autres quartiers proches comme Balafon et Lacouroussou sont cités par les citadins, malgré une faible attraction quotidienne relevée par nos analyses.

L'enquête-ménages de Niamey sur laquelle nous nous appuyons pour cette étude de cas permet également d'apprécier les territoires correspondant, selon chaque citadin, au centre. Les résultats ont déjà été présentés par C. Clément [2000], mais seules les réponses des chefs de ménages et de leurs épouses étaient considérées. Dans la mesure où nous cherchons à rendre compte de la relation de l'ensemble des citadins avec l'espace urbain, nous avons compilé les réponses apportées par tous les enquêtés pour construire la carte 29 ci-dessous. 10 % des enquêtés ne savaient localiser le centre et 3 % des résultats n'ont pu être géolocalisés. Les noms donnés aux territoires urbains par les citadins sont souvent les noms des marchés, tout particulièrement pour le Petit et le Grand Marché, tous deux très cités, tout comme la zone Maourey/Liberté. Lacouroussou, Banizoumbou, Kalley Amirou et Zongo, qui sont des zones largement résidentielles à proximité des Petit et Grand Marchés, apparaissent également (ce sont les anciens villages relocalisés autour desquels la ville s'est développée).

Les résultats concordent assez bien avec ceux obtenus dans notre analyse des fonctions urbaines. L'attraction est cependant concentrée sur certains territoires précis, que sont les zones Centre/Petit Marché, Grand Marché et Kassaï/Katako. Une analyse d'auto-corrélation spatiale locale réalisée avec l'indice de Moran souligne à quel point l'attraction des territoires même centraux (proches des Petit et Grand Marchés) est discontinue, aucun territoire ne ressort en effet en termes de ressemblances avec ses voisins. Les zones très dynamiques mises en évidence sont effectivement entourées de quartiers résidentiels (Lacouroussou, Banizoumbou, Kalley Amirou, Zongo, etc.) dans lesquels peu d'activités d'envergure métropolitaine se sont développées. L'urbanisation horizontale dense, qui rend difficile la mixité d'une fonction quelconque avec la fonction résidentielle, et la faiblesse et l'ancienneté des aménagements urbains expliquent en partie cet état de fait.

Carte 29 : Géolocalisation du centre selon les citadins niaméens



Sur la carte 29 apparaît le centre tel que nous l'avons délimité. Le Grand Marché et le Petit Marché articulent l'ensemble de ce territoire. Ce sont des lieux extrêmement attractifs, polyfonctionnels et concentrant des Niaméens de nombreux quartiers. Deux coupures nettes ont pu être distinguées pour délimiter le centre-ville des territoires qui l'entourent. La première était déjà utilisée comme tampon sanitaire par les planificateurs français à l'époque de la colonisation, il s'agit du thalweg du Gounti Yena. De part et d'autre de cette dépression s'étendent des quartiers aux activités et à la symbolique très différentes. L'architecture aérée et moderne du Plateau (à l'ouest du Gounti Yena) contraste avec la densité et la diversité des matériaux et des constructions dans le centre. Au nord du centre, la limite que nous avons choisie correspond au boulevard de l'indépendance (autrement appelée route de Tillabéry), qui constitue un axe majeur très achalandé. Aucun effet de coupure net n'est apparu au sud et à l'est du centre. Nous nous sommes donc appuyés sur les représentations des citadins et l'analyse fonctionnelle pour la délimitation. Au-delà des deux grands marchés de la ville, plusieurs quartiers sont donc regroupés dans ce que nous considérerons comme étant le centre de Niamey. Kalley Amirou (entre le Petit et le Grand Marché), Maourey/Liberté et Zongo sont trois quartiers anciens, qui ont été relocalisés au fil du développement de la ville et des planifications. Banizoumbou, Lacouroussou et Stade/Maisons Economiques en font également partie, tout d'abord parce qu'ils sont proches des Grand et Petit Marchés. Leur population est en partie originaire des trois villages anciens de

Kalley, Zongo et Maourey et que ces quartiers sont fréquemment cités par les Niaméens comme symbolisant le centre-ville.

2. *Délimitation du centre de Puebla*

Les activités à Puebla s'organisent largement en faveur du centre, qui joue un rôle de pôle polyfonctionnel de premier ordre, même si plusieurs autres zones ressortent de notre précédent travail de localisation des activités. Nous proposons maintenant de le délimiter pour être ensuite en mesure de construire la typologie fonctionnelle poblanaise.

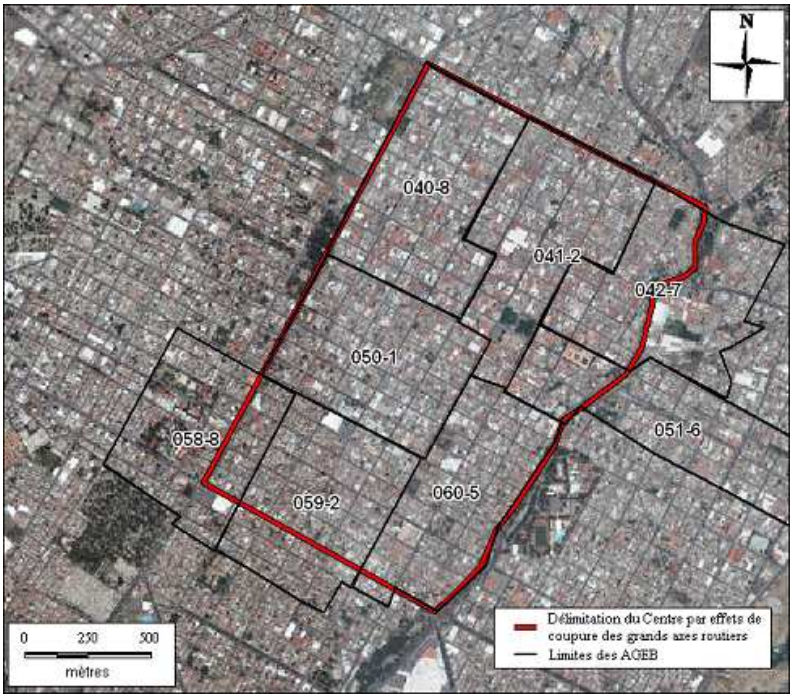
Nous ne disposons pas, comme dans le cas de Niamey, des perceptions des habitants quant aux territoires qui constituent selon eux le centre de Puebla. Nous nous sommes donc concentrés sur l'analyse fonctionnelle réalisée et sur l'architecture du site. Pour délimiter ce que nous considérerons dans la suite de notre recherche comme le centre, nous nous sommes appuyés sur les effets de coupure, qui jouent un rôle important en termes de symbolique des territoires. Ni fleuve, ni rivière ne découpent l'espace poblanais, mais plutôt certains axes de voirie, très achalandés.

Le Zócalo correspond au cœur historique des villes latino-américaines. Il s'agit initialement d'une place ou d'une esplanade située devant les églises. Aujourd'hui, ce nom désigne l'unique place centrale devant la cathédrale et autour de laquelle le centre des villes mexicaines s'étend. Dans le cas poblanais, la rue Reforma croise au coin nord-ouest du Zócalo une rue qui change de nom à ce point précis, il s'agit de la rue 16 de Septiembre vers le sud et 5 de Mayo vers le nord. Les noms des rues de toute la zone centrale s'organisent selon ces deux axes. Ce sont des numéros auxquels est associé le terme Oriente ou Poniente (à l'est ou à l'ouest de la rue 16 de Septiembre/5 de Mayo) et Norte ou Sur (au nord ou au sud de la rue Reforma). La toponymie des noms de rues de Puebla permet d'insister sur le rôle central du Zócalo.

La zone d'enquête où est située le Zócalo est apparue dans notre étude fonctionnelle comme un pôle de première importance en termes d'emplois dans le secteur tertiaire, ainsi que pour les achats, les loisirs et la pratique religieuse. Les axes importants qui selon nous délimitent le centre sont au nord l'Av. 18 Poniente/Oriente, au sud l'Av. Manuel Espinosa Yglesias (qui est également l'Av. 31 Poniente/Oriente), à l'est le Blvr. Heroes Del 5 de Mayo et pour finir à

l'ouest l'Av. 11 Norte/Sur. A l'intérieur de ce rectangle sont situés les AGEBs 041-2 (celui du Zócalo), 040-8, 050-1 et 060-5, plus de 50 % du territoire couvert par l'AGEB 059-2 et une petite partie du territoire couvert par les AGEBs 051-6 et 058-8. C'est pourquoi ces deux dernières zones n'ont pas été retenues dans notre découpage du centre (l'hétérogénéité architecturale et fonctionnelle de ces zones est également très forte). La moitié de l'AGEB 042-7 est dans la zone prédéfinie comme centrale et l'autre moitié est à l'extérieur. Nous avons choisi de garder cette zone dans la mesure où elle est à proximité immédiate (à l'Est) de celle du Zócalo.

Carte 30 : Le centre de Puebla, coupures et limites des zones du découpage

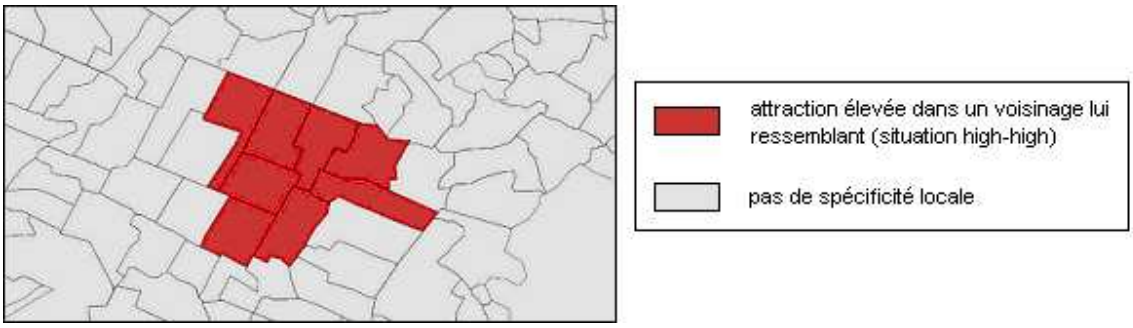


Source : Emmanuel Ravalet à partir d'une vue Google Earth

Nos choix sont confirmés par l'analyse d'autocorrélation spatiale locale réalisée grâce à l'indice de Moran. Les résultats obtenus sont résumés et présentés sur le schéma 1. On y repère les zones concentrant une forte attraction et entourées de zones également très attractives. L'attraction a été considérée ici *toutes entrées confondues*. Nous retrouvons la même délimitation que celle que nous venons de décrire à l'exception des zones 051-6 et 039-5, respectivement à l'est et à l'ouest du centre. Nous avons déjà évoqué le cas de la première. En ce qui concerne la seconde, les activités présentes et la forme architecturale du cadre bâti sont très différentes de celles du centre, ce qui confirme l'effet de coupure de l'avenue 11 Norte/Sur. C'est pourquoi la zone 039-5 n'a pas été intégrée au centre malgré la forte attraction mesurée. Le centre tel que nous le

considèrerons est finalement composé de 6 AGEBs. Le Zócalo, la Cathédrale, le Palais du Gouvernement de l'Etat de Puebla, plusieurs rues piétonnes commerçantes et nombre de boutiques, hôtels et restaurants y sont situés.

Schéma 1 : Résultats de l'analyse d'autocorrélation spatiale locale pour le centre de Puebla



3. *Délimitation du centre de Lyon*

Nous avons pu constater dans nos études de chaque fonction urbaine une certaine concentration des activités. La localisation et la délimitation de ce pôle polyfonctionnel sont basées comme dans le cas de Puebla sur une synthèse de la centralité fonctionnelle, approchée par le travail déjà réalisé sur les pôles d'activité, ainsi que sur les effets de coupure générés par les fleuves et collines qui marquent le paysage lyonnais. Nous avons également pris en compte l'histoire de la ville de Lyon, en particulier par la localisation des sites investis dans les premiers siècles du développement de la ville. Si l'on s'en tient à notre approche fonctionnelle, le cœur de la ville de Lyon est indiscutablement situé sur la Presqu'île, entre la Place Bellecour et l'Hôtel de Ville, avec comme axe structurant la rue de la République. Les effets de coupure permettent ensuite de délimiter le centre-ville qui s'étend autour de cette zone.

Le Rhône représente vers l'est une coupure nette, tant architecturalement parlant que du point de vue des types d'activités que l'on rencontre sur la rive droite et sur la rive gauche. Ce choix est à la source de la seule différence entre notre découpage et celui que notre analyse d'autocorrélation spatiale suggère (voir schéma 2). Rappelons à ce titre que cette analyse repose sur l'attraction globale sans considérer la nature (fonctionnelle) de cette attraction. Au nord, la colline de la Croix-Rousse s'associe à une évolution très nette dans le cadre bâti. Les pentes de la Croix-Rousse sont essentiellement résidentielles et véhiculent une identité de quartier qui leur est

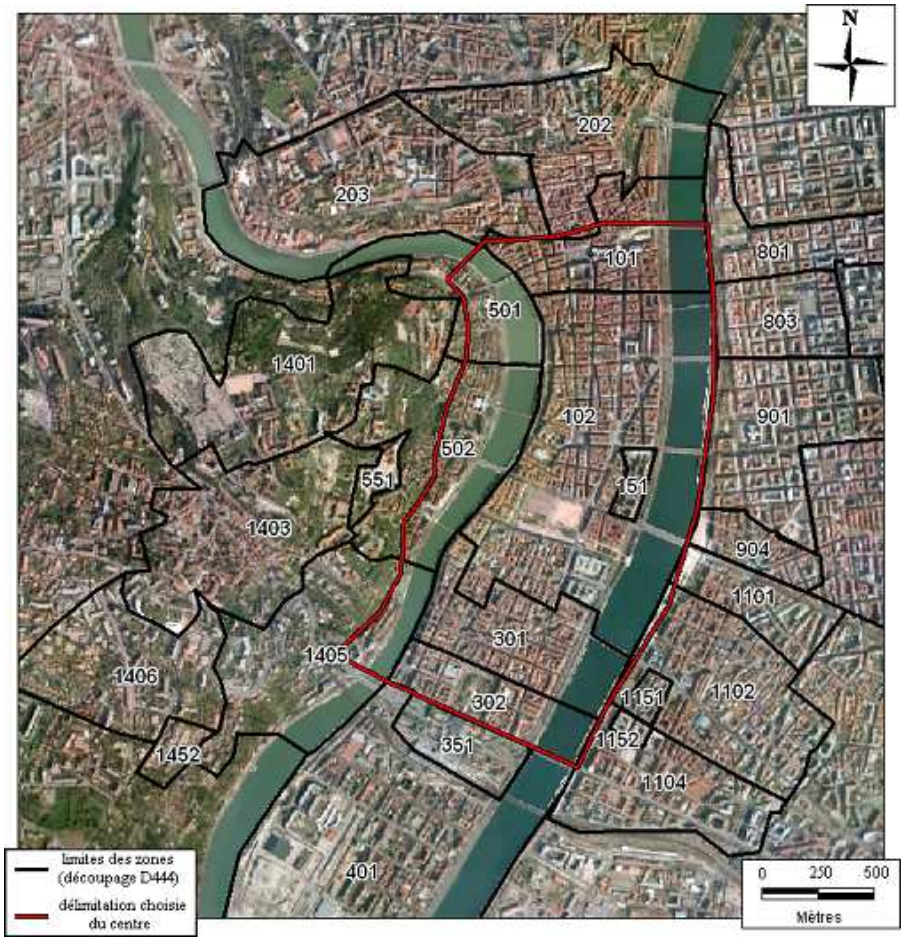
spécifique. Ce quartier mérite donc d'être dissocié du centre-ville en tant que tel. Vers le sud, l'effet de coupure ne provient pas de la Place Bellecour, pourtant très grande, mais bien de l'échangeur de Perrache, où se concentrent une autoroute et plusieurs voies de chemin de fer. Le quartier de Perrache, de l'autre côté de la gare que nous venons d'évoquer, date du milieu du début du XIXe siècle après plusieurs décennies de travaux pour détourner le lit du Rhône et raccorder plusieurs îles au reste de la Presqu'île. Ce quartier reste marqué par son histoire orientée vers l'industrie. Un grand projet urbanistique vise aujourd'hui à redynamiser ce quartier au travers en particulier d'un Musée de la Confluence, d'un grand pôle de loisirs et d'un Parc de la Saône. Reste à délimiter le centre-ville sur son flanc ouest. La Saône représente une coupure naturelle, mais se situe sur sa rive droite le Vieux Lyon, qui fait partie des premiers sites d'implantation de la ville de Lyon (Lugdunum à l'époque).

Schéma 2 : Résultats de l'analyse d'autocorrélation spatiale locale pour le centre de Lyon

Les quartiers Saint-Georges, Saint-Jean et Saint-Paul, qui composent le Vieux Lyon, n'apparaissent dans notre analyse fonctionnelle que comme des pôles d'attraction d'importance secondaire, pour l'enseignement secondaire et les loisirs. Ils jouent pourtant un rôle symbolique qu'il convient de prendre en compte et sont des lieux de sorties très pratiqués le week-end (non considéré dans l'enquête-ménages). Selon nous, la coupure la plus opportune est plutôt celle générée par la colline de Fourvière, immédiatement à l'ouest du Vieux Lyon. L'analyse d'autocorrélation spatiale locale de Moran confirme également notre positionnement vis-à-vis du Vieux Lyon. En ce qui concerne le découpage en 87 zones, le centre recouvre les zones 1, 3 et 5.

La délimitation finalement retenue est présentée sur la carte 31, basée sur une vue satellite de Lyon. Relativement au découpage le plus fin dont nous disposons, à savoir celui qui découpe l'aire urbaine en 331 zones, seront considérées comme faisant partie du centre les zones 101, 102, 151, 301, 302, 501 et 502. Ces deux dernières zones ont été sélectionnées bien que la moitié de leur surface ne fasse pas partie de notre découpage initialement réalisé sur la base des effets de coupure. Cela revient à considérer la basilique de Fourvière comme faisant partie du centre. L'importance symbolique de cet édifice est telle que ce choix nous paraît plus opportun que celui qui aurait consisté à exclure le Vieux Lyon du centre-ville.

Carte 31 : Le centre de Lyon, coupures et zones fines



Source : Emmanuel Ravalet à partir d'une vue Google Earth

4. Délimitation du centre de Montréal

Du point de vue des fonctions urbaines abordées à Montréal, nous avons pu observer une concentration de plusieurs types d'activités dans la zone située à l'est du Mont-Royal. La zone centrale s'étend de chaque côté de la Rue Sainte Catherine, toujours très achalandée. Elle traverse la Place des Arts, qui, d'un point de vue symbolique, rend compte au mieux de la centralité de cet espace, avec ses grandes salles de spectacles, ses galeries commerçantes, ses restaurants, ses bars et quelques grands hôtels. C'est également à cet endroit que se déroulent les grands évènements et festivals qui dynamisent la ville pendant l'été. Cette place sépare au nord-est une zone plutôt associée aux activités de loisirs nocturnes (bars, cinémas, salles de concert, boîtes de nuit, etc.) du centre des affaires en tant que tel au sud-ouest, avec de nombreux gratte-ciel. La dynamique de ce lieu est largement articulée autour des emplois qui s'y situent. La description du Loop de Chicago réalisée par E.W. Burgess [1925], au cœur de son modèle, correspond bien à ce territoire essentiellement diurne. Pour délimiter au mieux cet espace, nous basons principalement notre travail sur une approche fonctionnelle, tout en insistant sur les effets de coupure permettant la délimitation en tant que telle. Du point de vue des activités, ce sont les études universitaires, les emplois et les loisirs qui donnent au centre de Montréal son statut.

Plusieurs grands axes routiers, comme pour le centre de Puebla, génèrent des coupures de par les trafics importants qu'ils écoulent. C'est le cas de la rue Sherbrooke au nord-ouest du centre. Cette rue constitue un axe majeur à Montréal pour traverser la ville en son sein. Les trafics y sont importants. L'autoroute Ville-Marie a été considérée comme une coupure sur une partie de la délimitation sud-est du centre. Malgré le rôle assez différent joué par le centre historique vis-à-vis du centre culturel et des affaires, nous avons considéré qu'il faisait partie du centre de Montréal. Il s'affirme en effet comme un des pôles d'emplois importants à l'échelle de l'aire urbaine, et tient une place de premier ordre parmi les espaces de loisirs montréalais. L'analyse d'autocorrélation spatiale locale de Moran, présentée sur le schéma 3, confirme les choix réalisés quant à la délimitation du centre ville. Dans la direction sud-ouest, nous avons choisi de délimiter le centre par l'axe formé par la Rue Guy, très achalandée puisqu'elle permet d'accéder au Chemin de la Côte-des-Neiges, donc au flanc ouest du Mont-Royal. Plus proche du Saint-Laurent, c'est l'autoroute Bonaventure qui incarne la coupure entre le centre-ville et ses quartiers

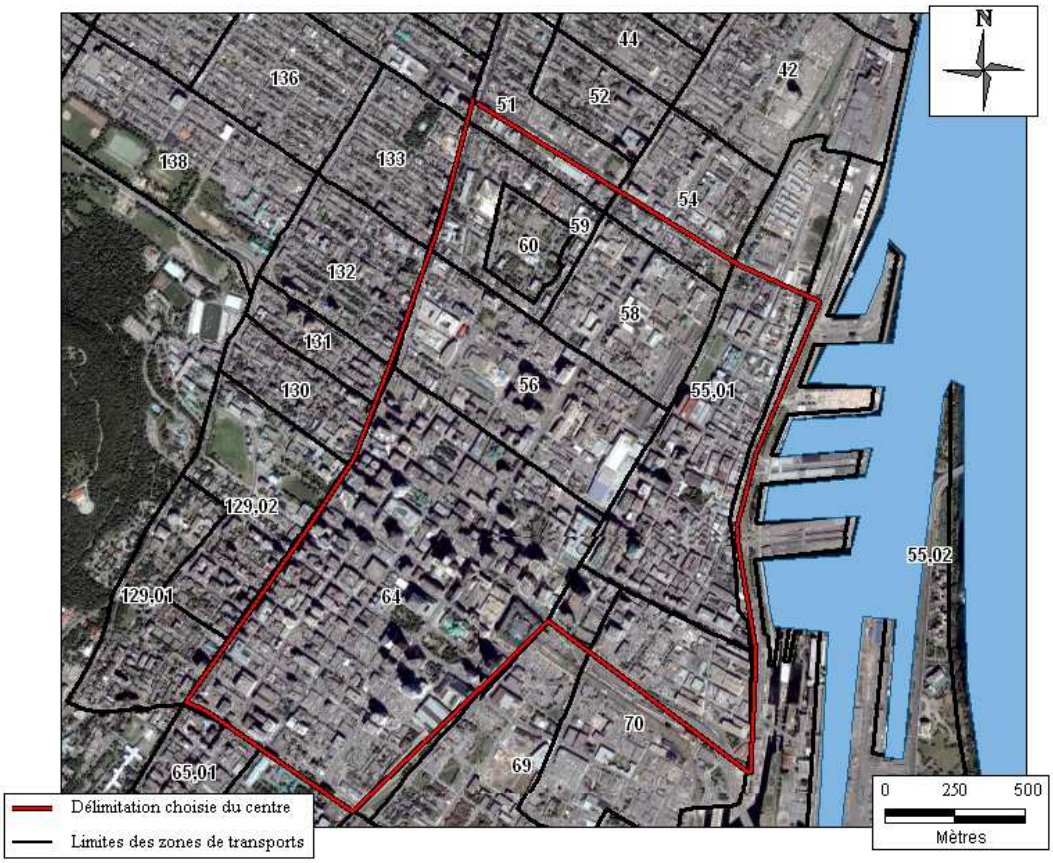
adjacents. Au nord-est enfin, la rue Berri sépare le centre du village gay tel qu'il est couramment appelé.

Au regard des choix réalisés, six secteurs de recensement sont finalement considérés comme faisant partie intégrante du centre de Montréal. Ce sont les zones numérotées 55.01, 56, 58, 59, 60 et 64. Nous avons considéré comme faisant partie du centre la zone du Vieux-Montréal numérotée 55.01, qui pourtant s'étend de part et d'autre de la rue Berri. Plus de la moitié de la surface couverte par ces zones est située en effet dans le centre. Ce n'est pas le cas des zones 51, 54, 69 et 70, qui n'ont donc pas été retenues.

Schéma 3 : Résultats de l'analyse d'autocorrélation spatiale locale pour le centre de Montréal

L'analyse d'autocorrélation spatiale locale permet de confirmer l'attraction forte et continue que nous avons mesurée pour plusieurs zones proches du centre des affaires. La délimitation choisie du centre-ville (carte 32) présente quelques différences par rapport aux résultats de l'analyse. Les zones situées au nord-ouest de la rue Sherbrooke et au sud-ouest de la rue Guy sont cependant plutôt monofonctionnelles, ce qui n'est pas le cas des zones centrales.

Carte 32 : Le centre de Montréal, coupures et zones fines



Source : Emmanuel Ravalet à partir d'une vue Google Earth

5. *Synthèse et comparaison des rôles joués par les centres tels que délimités*

Le tableau 4 permet de faire le bilan des activités présentes dans les centres urbains tels que nous venons de les définir. Les chiffres présentés ne doivent être comparés qu'à l'intérieur de chaque colonne (une comparaison par ligne n'aurait pas de sens ici). Si le caractère polyfonctionnel ressort pour tous les centres, il renvoie à des activités différentes selon les aires urbaines. A Niamey, le centre est largement articulé autour des achats (alors même que le marché Katako, à la limite nord du centre, n'en fait pas partie). Le travail non salarié et les démarches viennent ensuite, largement devant le travail salarié et les loisirs. Nous retrouvons donc ici l'importance des marchés dans le fonctionnement urbain niaméen, ces lieux concentrent les achats et les emplois informels. A Puebla, ce sont également les achats qui donnent vie au centre, mais on retrouve ensuite et par ordre d'importance des activités telles que la religion, l'enseignement pré-universitaire, le travail et les loisirs. Celles-ci font appel à des fonctions urbaines diversifiées.

L'architecture et plus largement l'histoire des lieux jouent un rôle important dans la polyfonctionnalité du centre de Puebla. Dans les centres de Lyon et de Montréal, les achats ne représentent qu'une faible part de l'attraction mesurée. Les activités autour desquelles le centre de Lyon s'articule sont plutôt les loisirs, les démarches puis les achats, la santé et les études pré-universitaires. Les études universitaires jouent un rôle important dans l'organisation du centre de Montréal, ce qui apparaît clairement comme une de ses spécificités. Les loisirs et les emplois n'apparaissant que dans un second temps, mais contribuent à donner au centre son identité.

Que ce soit pour les villes de Lyon ou de Montréal, nous avons pu constater que le cœur même de la métropole contemporaine ne se situait pas dans les zones de première implantation que nous avions évoquées lors de la description de l'histoire de ces villes. Dans le cas de Niamey, la localisation du centre découle directement des choix urbanistiques du colonisateur, et de leur planification pendant la première moitié du XXe siècle. Il en est de même à Puebla, où le centre-ville s'est développé sur le territoire choisi par les colons espagnols. Cet espace se distingue aujourd'hui par les emplois qui y sont localisés et au dynamisme commercial de la zone. Maintenant que ces espaces ont pu être localisés et délimités, il convient maintenant de compléter la typologie fonctionnelle. Il semble enfin que de Niamey jusqu'à Montréal, en passant par Puebla et Lyon, le centre joue un rôle de moins en moins important dans l'ensemble de l'aire urbaine, avec des attractions mesurées de plus en plus faibles.

Tableau 4 : Pourcentages d'attraction des centres des 4 villes étudiées sur l'ensemble des aires urbaines pour chaque fonction considérée

activités	attraction mesurée pour le centre de Niamey	attraction mesurée pour le centre de Puebla	attraction mesurée pour le centre de Lyon	attraction mesurée pour le centre de Montréal
Travail non salarié	36,5%			
Travail salarié (secteur secondaire)		6,9%	8,5%	7,7%
Travail salarié (secteur tertiaire)	24,2%	21,4%		
Etudes (niveau secondaire)	0,9%	22,9%	11,1%	4,3%
Etudes (niveau universitaire)		12,3%	6,4%	20,4%
Achats	50,2%	34,4%	12,1%	2,5%
Démarches/services	36,2%		16,5%	
Santé		13,7%	12,0%	2,9%
Religion	3,8%	27,7%		
Loisirs	20,8%	20,4%	22,3%	9,3%

D. Présentation des typologies fonctionnelles de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

Le centre est le premier groupe de zones de notre typologie. Nous avons insisté lors de sa construction sur la proximité comme critère de regroupement des zones d'enquêtes. Le centre se définit comme un espace polyfonctionnel au sein duquel on retrouve des activités associées à l'ensemble des fonctions urbaines ou presque. Les autres groupes ont été construits sur la base de la localisation et de l'organisation des fonctions urbaines telles que nous les avons présentées dans la section II. B. de ce chapitre. Par souci de comparabilité, nous avons cherché à faire des groupes similaires et directement associés aux fonctions urbaines étudiées. A l'exception des espaces centraux, une zone peut parallèlement appartenir à plusieurs groupes, (si elle est attractive pour les achats et les loisirs, elle appartiendra aux groupes des pôles d'achats et des pôles de loisirs). Dans ce cas, une telle zone peut être qualifiée de polyfonctionnelle. Pour qu'une zone soit classée dans un groupe correspondant à un pôle d'activité, il faut qu'elle concentre plus de 5 % des entrées associées dans le cas niaméen, plus de 1,5 % des entrées associées dans les cas poblanais et lyonnais. Ce chiffre descend à 0,5 % dans le cas de l'aire urbaine de Montréal (la justification de ces seuils se situe dans la partie introductive de ce chapitre). Les pôles d'attraction péri-centraux ou périphériques sont alors distribués dans les groupes suivants : pôles d'emplois non salariés, pôles d'emplois salariés (secteur tertiaire), zones industrielles, pôles d'enseignement pré-universitaire, pôles d'enseignement universitaire, pôles d'achats, pôles de santé, pôles administratifs (liés aux démarches administratives), pôles de loisirs et pôles religieux. Au-delà des pôles d'attraction, la grande majorité des zones d'enquêtes n'appartient à aucun groupe. Certaines concentrent tout de même une quantité non négligeable d'entrées (toutes fonctions confondues). Nous avons donc fait le choix de faire un groupe supplémentaire pour regrouper les zones dites d'attraction intermédiaire. Celles-ci concentrent plus de 1 % de l'attraction totale (toutes fonctions) à Niamey, plus de 0,3 % à Puebla et à Lyon et plus de 0,1 % à Montréal. Ces valeurs respectent l'équilibre des populations dans chaque aire urbaine. Pointer ces territoires permet surtout de mieux caractériser ceux qui restent, à savoir ceux présentant une attraction quotidienne faible à l'échelle de l'aire urbaine. Cela ne veut pas dire qu'aucune activité n'y existe, mais tout au moins que l'échelle métropolitaine n'est pas la bonne échelle pour les mettre en évidence. En effet, nous verrons dans la suite de notre travail que parmi ces territoires se trouvent des pôles d'attraction dont l'aire de chalandise est quasiment exclusivement locale

(c'est le cas par exemple d'anciens villages rattrapés par l'urbanisation à Niamey). D'autres territoires sont plus spécifiquement résidentiels ou vierges de toute implantation.

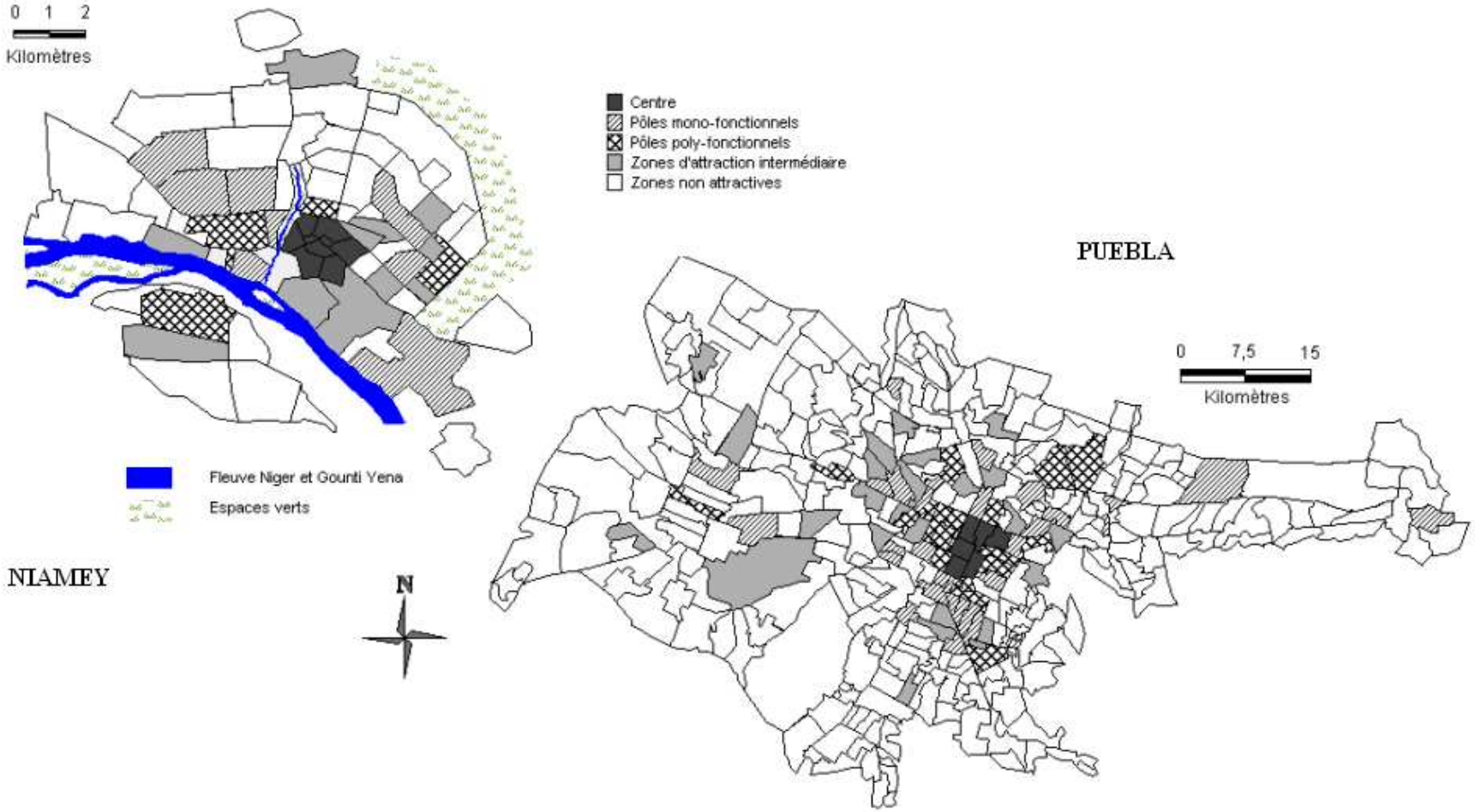
1. La typologie fonctionnelle niaméenne

Au-delà des quelques zones composant le centre, très attractives et polyfonctionnelles, nous avons pu localiser divers pôles d'attraction péri-centraux et périphériques. Quatre zones sont des pôles d'attraction polyfonctionnels et huit des pôles d'attraction monofonctionnels. Nous avons ensuite calculé l'attraction toutes fonctions confondues et repéré les zones amenées à être classées dans le groupe des « zones d'attraction intermédiaire ».

La typologie finalement obtenue est présentée sur la carte 33. La zone polyfonctionnelle la plus à l'est correspond à la zone de Wadata. Elle s'affirme dans notre étude comme un pôle d'emplois informels, d'achats, d'enseignement pré-universitaire et de loisirs. Cette combinaison fait de cette zone un véritable centre secondaire pour Niamey et surtout pour les zones situées au nord-est de la ville. A proximité immédiate du centre, au nord, la zone Kassaï/Katako est également polyfonctionnelle. Cette caractéristique est cependant associée au Lycée Kassaï et au marché Katako, qui forment chacun la moitié de la zone. Cette zone est desservie par la route de Tillabéry, qui correspond à un axe majeur pour les circulations de transit dans la capitale nigérienne. Le Plateau, à l'ouest, forme une troisième zone polyfonctionnelle, plutôt associée dans son cas à des emplois formels et des déplacements liés aux démarches administratives. On retrouve ici l'organisation urbaine coloniale, dont le Plateau formait le cœur administratif autrement appelé *la ville blanche*. Aujourd'hui, ce territoire concentre toujours une grande partie des ministères, plusieurs ambassades et diverses administrations et O.N.G.. Sur la rive droite du Niger se situe également une zone polyfonctionnelle. S'y trouvent l'Université Abdou Moumouni et le Centre Hospitalier Universitaire (C.H.U.) qui y est associé. Plusieurs zones d'attraction intermédiaire ont été mises en évidence. Les pôles d'activité et d'attraction secondaire sont plutôt rares dans la périphérie (si l'on excepte la zone Lazaret au nord de Niamey).

Le centre représente 3,4 % de l'aire urbaine de Niamey, contre 25 % pour les pôles d'attraction, 14,6 % pour les pôles d'attraction secondaire et près de 57 % pour les zones non attractives.

Carte 33 : Typologie fonctionnelle des aires urbaines de Niamey et Puebla



2. *La typologie fonctionnelle poblanaise*

Dans le cas de l'aire urbaine de Puebla, 32 pôles d'attraction monofonctionnels et 18 pôles polyfonctionnels ont pu être pointés (ils sont représentés sur la carte 33). Parmi ces derniers, 9 sont contigus au centre. Les autres correspondent entre autres à la CAPU (Central de autobuses de Puebla), à la B.U.A.P. (la plus grande université de Puebla), à la zone industrielle et universitaire de *Puebla 2000* et au centre de Cholula. Les emplois, les loisirs et la santé font partie des fonctions que l'on y retrouve. Ces pôles sont finalement concentrés vers le centre, et deviennent de plus en plus rares en s'en éloignant. Plusieurs axes de développement peuvent être pointés vis-à-vis de l'organisation des fonctions urbaines dans la métropole mexicaine. Un premier axe ouest-nord-ouest (qui correspond à l'axe Puebla-Cholula), oriente diverses activités d'achats, d'enseignement ou encore de santé. C'est un axe majeur ancré dans l'histoire du développement de la ville. La présence sur cet axe du lotissement aisé de *la Paz* n'est pas liée au hasard… Un second axe sud-sud-est peut également être mis en lumière. Entre le centre et l'Universidad Autonoma de Puebla se sont développés plusieurs pôles d'activités dynamiques parmi lesquels la Plaza Dorada. Quelques pôles d'emploi ou d'enseignement orientés vers la production et le secteur d'activité secondaire sont répartis en archipels dans la direction nord-est.

Les pôles d'attraction intermédiaire regroupés concernent des zones concentrant plus de 0,3 % de l'attraction globale de la métropole et se situent principalement sur la commune de Puebla. Ils sont majoritairement localisés le long du premier axe dont nous avons fait état. Les études pré-universitaires, les emplois dans le secteur secondaire ou les loisirs font partie des activités qui font l'attraction de ces territoires. La surface du centre correspond à 0,95 % de l'ensemble du territoire poblanais, tandis que celle couverte par les pôles monofonctionnels et polyfonctionnels représentent respectivement 10,6 % et 3,7 % de la surface de l'aire urbaine. En ce qui concerne les pôles d'attraction intermédiaire, leur surface atteint 6,4 % de celle de l'aire urbaine poblanaise. La carte 33 représente la typologie fonctionnelle telle que nous venons de la décrire.

3. *La typologie fonctionnelle lyonnaise*

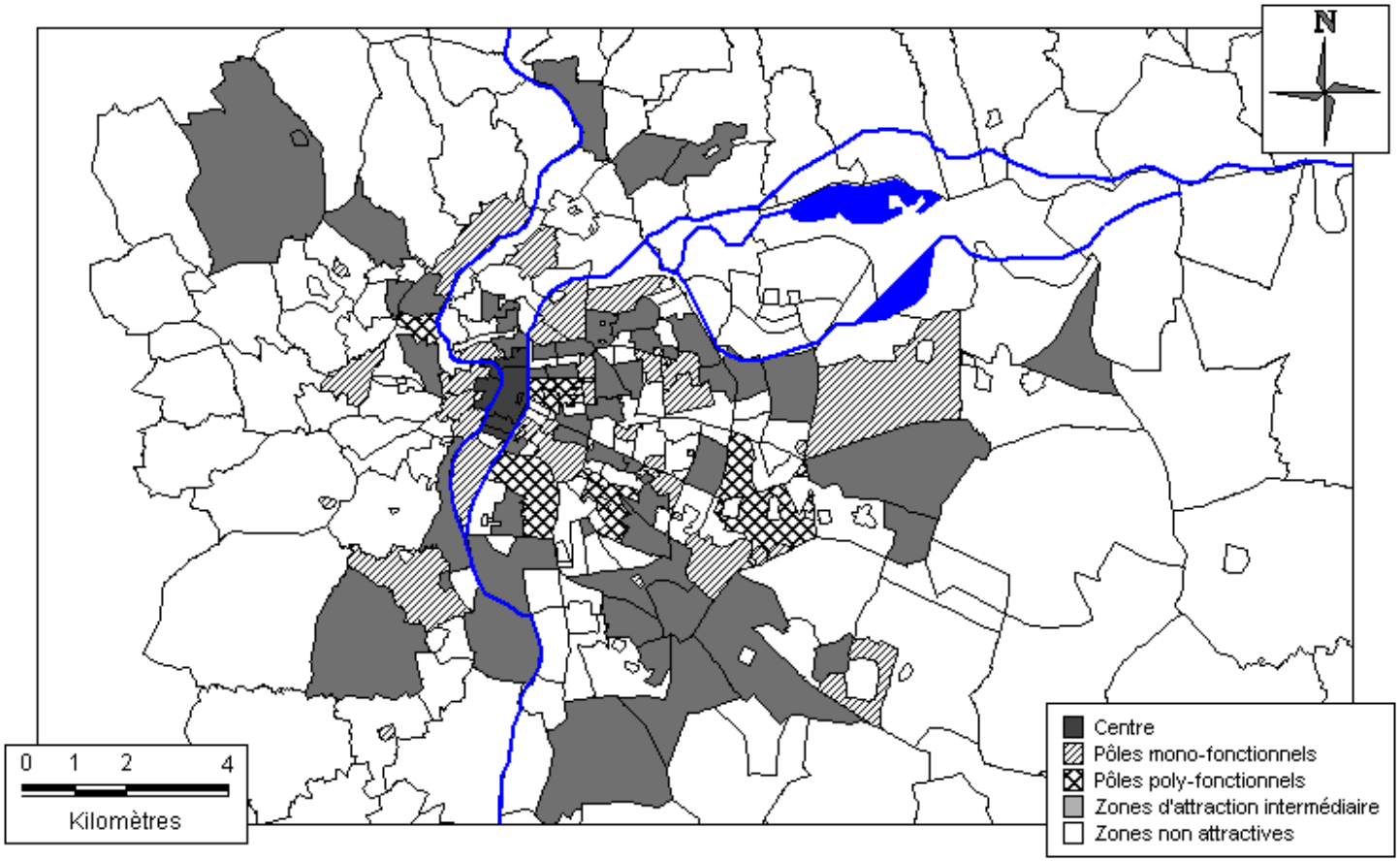
Le zonage utilisé dans le cas lyonnais a été construit (par les responsable de l'enquête-ménages) spécialement pour prendre en compte les pôles d'activités. Les grands pôles d'achats,

d'enseignement ou de santé sont donc dans des zones spécifiques, ce qui réduit d'autant une perspective éventuelle en termes de territoires polyfonctionnels (carte 34). C'est la raison principale pour laquelle nous n'en mettons en lumière que 9 à l'occasion de la construction de notre typologie. Quatre d'entre eux sont situés à proximité immédiate du centre, sur la rive gauche du Rhône. Ces zones se répartissent de part et d'autre du cours Lafayette, et relient la Presqu'île à la Part-Dieu. Ce sont des pôles d'emplois ainsi que des pôles administratifs importants. Le quartier de la Part-Dieu pourrait être considéré comme le second centre de la ville de Lyon. Sa gare, la cité administrative et ses nombreux bureaux (répartis sur plusieurs petites zones) assurent la dynamique de ce territoire. Plus éloigné du centre, les quartiers de Gerland, de Vaise et Etats-Unis et se distinguent à leur tour comme des pôles polyfonctionnels. Le premier constitue un pôle d'emploi et universitaire important, tandis que les suivants sont principalement structurés par des activités liées à la santé et aux démarches. Le dernier pôle polyfonctionnel correspond à une partie de la commune de Bron, dans la périphérie est. Mis à part quatre pôles d'activité, une seule zone, assez étendue, permet de découper le territoire couvert par cette commune, ce qui joue sans doute dans le sens d'une sur-estimation du rôle de cette commune à l'échelle de la métropole. Quoi qu'il en soit, cette zone s'affirme comme un pôle administratif, d'enseignement pré-universitaire et de loisirs.

Les nombreux pôles d'attraction d'échelle métropolitaine (la zone d'activité du Parc du Chêne, l'aérodrome, le campus de l'université et le centre commercial de la Porte des Alpes) attirent directement des citadins et permettent sans doute de dynamiser le centre de la commune et son rôle dans l'est lyonnais.

Les pôles d'attraction intermédiaire, qui concentrent plus de 0,3 % de l'attraction totale suscitée dans l'agglomération lyonnaise, se répartissent principalement le long de deux axes. Le premier axe part du centre de Lyon vers l'Est, en direction du quartier de la Part-Dieu, puis rejoint plusieurs quartiers attractifs de Villeurbanne. Un second axe part vers le sud-est en direction de Bron, en passant à proximité de plusieurs pôles d'emplois, d'achats ou de santé déjà mis en évidence. Ces deux axes correspondent peu ou prou aux lignes A et D du métro lyonnais. L'organisation fonctionnelle de l'agglomération est nettement tournée vers l'Est. Les nombreuses collines qui s'élèvent au nord et à l'ouest du centre ne sont pas étrangères à cette situation, puisque l'on retrouve surtout dans ces directions des espaces résidentiels.

Carte 34 : Typologie fonctionnelle de l'aire urbaine de Lyon



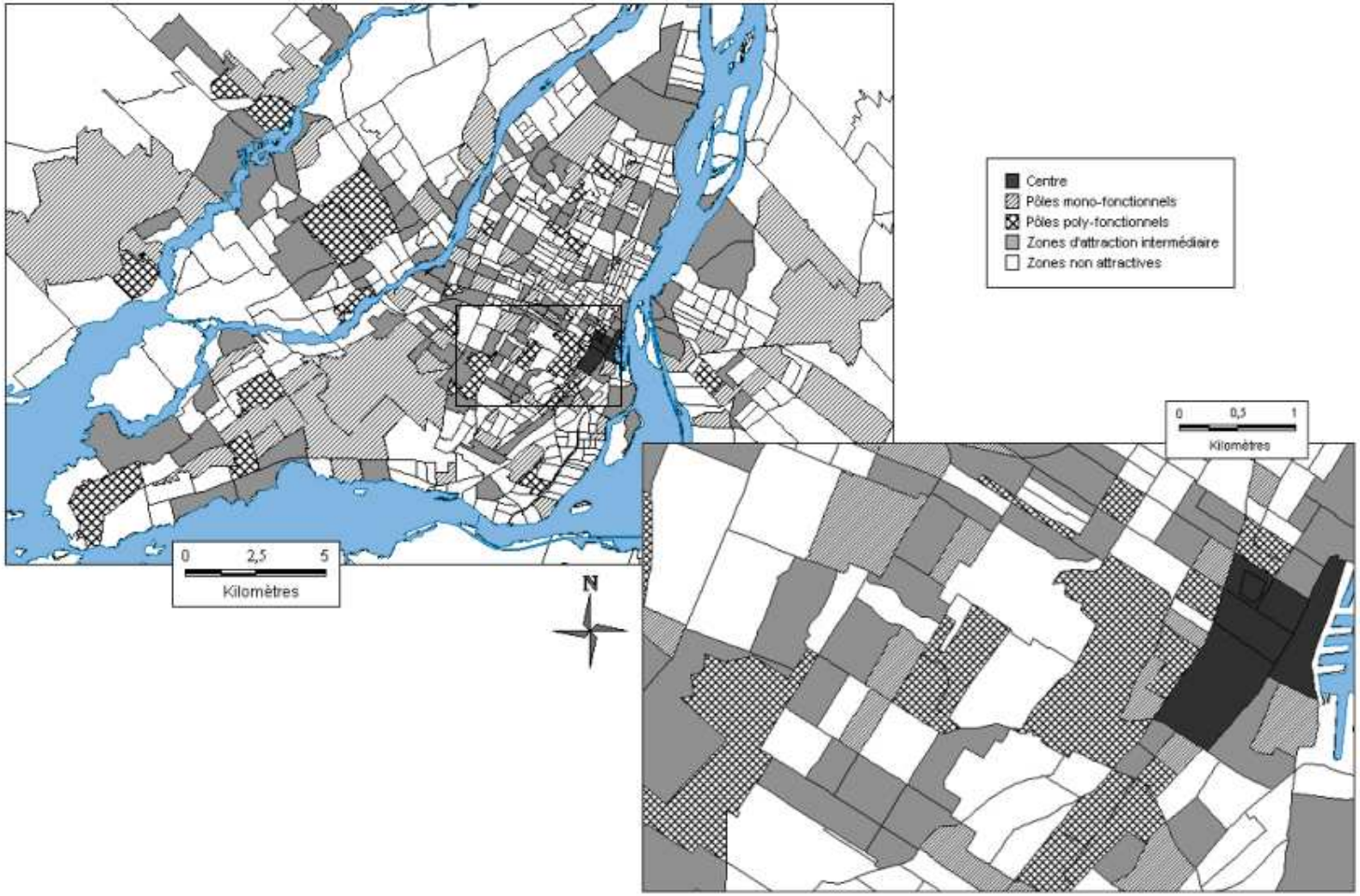
La surface du centre correspond à 0,2 % de l'ensemble du territoire lyonnais, tandis que celle couverte par les pôles monofonctionnels et polyfonctionnels représentent respectivement 4,8 % et 0,9 % de la surface de l'aire urbaine. Les pôles d'attraction intermédiaire couvrent quant à eux 14,1 % de la surface de l'aire urbaine lyonnaise.

4. La typologie fonctionnelle montréalaise

Dans le cas de l'aire urbaine montréalaise, 34 pôles d'attraction polyfonctionnels ont pu être mis en évidence, contre 79 monofonctionnels. Les premiers sont certes plutôt concentrés à proximité du centre tel que nous l'avons délimité, mais s'avèrent également assez présents sur l'ensemble du territoire enquêté. Des activités assez variées peuvent y être observées et dépendent des zones considérées. Les territoires d'attraction monofonctionnels et les zones d'attraction intermédiaire se répartissent également dans l'aire urbaine sans qu'une polarisation par le centre soit facilement observable. Ce mitage des pôles d'activité mis en évidence ressort nettement de la carte 35, sur laquelle est présentée notre typologie fonctionnelle. Il est difficile en effet de mettre en évidence des axes organisant les zones attractives. Plusieurs zones industrielles sont regroupées cependant à l'ouest du centre, autour de l'aéroport de Dorval. Les zones d'attraction secondaire respectent également cette logique d'archipel. Le passage des ponts, pour sortir de l'île de Montréal, coupent tout de même assez nettement le territoire et les pôles d'attraction se font plus rares à partir et au-delà de Laval (au nord-ouest) et de Longueuil (au sud-est).

La surface du centre de Montréal ne représente que 0,1 % de l'ensemble du territoire, tandis que celle couverte par les pôles monofonctionnels et polyfonctionnels correspondent respectivement à 6,6 % et 1,6 % de l'aire urbaine. Les pôles d'attraction intermédiaire couvrent quant à eux 8,5 % de la surface totale considérée.

Carte 35 : Typologie fonctionnelle de l'aire urbaine de Montréal



5. Synthèse comparative des quatre typologies fonctionnelles

La méthode de construction des typologies fonctionnelles a été similaire pour les quatre aires urbaines. Nous y avons localisé et délimité pour chacune d'elle un centre, divers pôles d'activités, monofonctionnels ou polyfonctionnels, quelques zones d'attraction dite intermédiaire et des zones non attractives. Le tableau 5 permet de mettre en rapport les surfaces associées à ces types de groupes de zones. Les surfaces sont données en km² puis en pourcentage par rapport à la surface totale de l'aire urbaine (à l'intérieur du périmètre d'enquête).

Tableau 5 : Synthèse des surfaces couvertes par les différents types de groupe pour les quatre typologies fonctionnelles

		Centre	Pôles poly-fonctionnels	Pôles mono-fonctionnels	Pôles d'attraction intermédiaire	Zones non-attractives	Aire urbaine
Niamey	surface en km²	1,3	2,8	6,3	5,5	22,0	37,9
	surface relative	3,4%	7,4%	16,5%	14,6%	58,0%	100,0%
Puebla	surface en km²	2,3	8,7	25,0	15,1	184,6	235,7
	surface relative	1,0%	3,7%	10,6%	6,4%	78,3%	100,0%
Lyon	surface en km²	2,4	10,0	51,1	148,2	842,4	1054,0
	surface relative	0,2%	0,9%	4,8%	14,1%	79,9%	100,0%
Montréal	surface en km²	3,2	68,8	285,6	369,4	3598,5	4325,5
	surface relative	0,1%	1,6%	6,6%	8,5%	83,2%	100,0%

Si la précision des découpages disponibles a contraint notre analyse de la géolocalisation des destinations des déplacements des citadins, nous avons visé la systématisation et la reproductibilité des traitements réalisés, et quelques remarques méritent ici d'être avancées. Malgré la taille croissante des aires urbaines (dans l'ordre où elles sont présentées), l'augmentation lente des surfaces des centres s'associe assez mécaniquement à une forte baisse de leur poids vis-à-vis de l'aire urbaine (la surface relative chute de 3,4 % pour Niamey à 0.1 % pour Montréal). L'effet inverse s'observe pour les zones non attractives, qui prennent une place plus élevée dans les villes les plus peuplées et les plus étalées. Nous pouvions également nous attendre à ce que la taille relative des pôles d'attraction mono- et polyfonctionnels décroisse avec l'augmentation de la taille des métropoles considérées, mais l'aire urbaine montréalaise semble faire exception à ce principe. Bien que les découpages puissent éventuellement jouer sur la précision de nos résultats en la matière (malgré notre effort pour neutraliser au maximum l'influence des découpages), quelques autres explications peuvent être avancées. Le poids assez

faible de l'attraction exercée par le centre de Montréal laisse une part importante à expliquer pour les autres zones. Le modèle monocentrique supposé pour les quatre métropoles (avec la délimitation d'un seul et unique centre) a moins de sens à Montréal, surtout vis-à-vis de la taille du territoire enquêté. Laval, Longueuil, Sainte-Thérèse et dans une moindre mesure Saint-Jérôme et Terrebonne constituent des centres secondaires d'importance non négligeable. L'étalement fonctionnel, visible à Lyon, s'exprime enfin clairement à Montréal quant à l'organisation des activités à disposition des citadins. La taille du territoire enquêté n'est pas étrangère à la force de cette tendance. Les zones polyfonctionnelles mises en évidence dans chacune des quatre aires urbaines correspondent peu ou proue à des centres secondaires, mais leur attraction et la diversité des activités qui s'y trouvent sont faibles vis-à-vis du centre principal, et ces territoires sont différents les uns des autres. Il n'en reste pas moins qu'ils jouent un rôle dans l'organisation des centralités dans les aires urbaines considérées.

Les typologies finalement obtenues ainsi que les traitements qui ont été nécessaires à leur construction nous ont permis de mieux préciser l'organisation et le fonctionnement des villes qui composent notre corpus. Les données à partir desquelles nous avons construit ces typologie (enquêtes-ménages transport) se confirment comme étant pertinentes pour ce type d'analyses de localisation des pôles d'activité. Au-delà de l'intérêt de ce choix pour des études fonctionnelles portant sur les villes du Sud (pour lesquelles les données manquent à ce niveau), cette méthode se révèle intéressante pour mesurer les espaces les plus attractifs autour desquels les villes sont organisées.

Tel que nous l'avons évoqué au début de cette partie, la fonction résidentielle, à partir de laquelle les citadins construisent leur espace de vie n'a pas été abordée dans l'analyse fonctionnelle en tant que telle, mais va maintenant faire l'objet du chapitre suivant. L'association des deux typologies spatiales permettra de rendre compte des contextes propres aux quatre aires urbaines, du point de vue des espaces résidentiels et des pôles d'activités.

Chapitre 2 : Les typologies résidentielles

Les typologies résidentielles dont nous allons maintenant décrire la construction sont des typologies spatiales, comme le sont les typologies fonctionnelles réalisées dans le premier chapitre de cette seconde partie. Les zones de chaque aire urbaine y sont regroupées sur la base de diverses caractéristiques des ménages résidents et de l'offre de logements. Ce chapitre commence par une description des objectifs visés et des méthodes mobilisées pour parvenir aux regroupements souhaités. Les typologies de chacune des villes sont ensuite décrites successivement.

I. Le pourquoi et le comment des typologies résidentielles

Le contexte théorique au sein duquel les typologies résidentielles s'insèrent mérite ici d'être précisé. La méthodologie suivie, ainsi que les spécificités de chaque contexte quant à la disponibilité des données et ses conséquences en termes de choix de traitement, sont présentées ensuite.

A. Caractériser les espaces résidentiels

En caractérisant et regroupant les zones de chaque aire urbaine, nous pointons directement les spécialisations qui ont cours dans les espaces résidentiels, c'est-à-dire la ségrégation résidentielle. Tel que nous avons décrit la ségrégation urbaine dans la problématique, plusieurs dimensions (socio-économiques, démographiques et ethniques) peuvent être abordées pour appréhender ce phénomène caractéristique des métropoles contemporaines. Ces trois dimensions seront au cœur de ce chapitre et permettront de rendre compte au mieux de la spécialisation des espaces résidentiels. Là n'est pas notre finalité cependant, il s'agit d'un moyen, d'une étape intermédiaire vers une compréhension plus fine de la ségrégation urbaine entendue comme la séparation des citadins dans les espaces du quotidien.

Les ségrégations résidentielles sont orchestrées par des choix sous contrainte des ménages que nous n'avons pas les moyens de décrire ici. Plutôt que sur les processus décisionnels, nous

concentrons donc ici notre attention sur la spécialisation (socio-économique, ethnique et résidentielle) des zones urbaines, c'est-à-dire sur un état considéré comme figé.

La ségrégation urbaine, telle que nous l'avons définie dans la première partie, consacre l'individu comme base d'analyse. Ca chapitre porte pourtant sur la dimension résidentielle de la ségrégation donc sur les ménages. Elle permet de rendre compte de l'influence du ménage d'appartenance sur la relation tissée par chacun avec la ville, de l'espace de résidence jusqu'aux espaces du quotidien. Si la ségrégation urbaine mérite d'être approchée sur une base individuelle, il n'est pas question de faire abstraction de l'influence des ménages sur les modes de vie urbains. C'est bien dans la dialectique individu/ménage que les choix résidentiels, les mobilités quotidiennes et les programmes d'activité prennent forme.

B. Méthodologies de construction des typologies résidentielles

Les variables à partir desquelles ces typologies vont être construites s'inscrivent dans le cadre d'une réflexion sur la ségrégation résidentielle. Elles portent sur les dimensions socio-économiques, démographiques et ethniques évoquées dans la problématique. Nous y ajouterons une dimension propre au cadre bâti et à la localisation des zones dans les aires urbaines en question. Diverses caractéristiques du tissu urbain (densité, localisation vis-à-vis du centre, types de logements, etc.) ont en effet un impact sur les choix des citadins quant à leur lieu de résidence et à l'inscription territoriale de leurs activités. Les regroupements effectués dans cette partie concernent les zones des aires urbaines et se basent sur des caractéristiques propres à celles-ci et aux ménages qui y résident.

Si les variables diffèrent légèrement selon les contextes et la disponibilité de données fiables et exhaustives, elles s'inscrivent dans des thématiques similaires pour les quatre villes. Des données issues des recensements de population ont dû être utilisées pour pallier certaines lacunes des enquêtes-ménages vis-à-vis de nos besoins de traitement. Nous concentrerons tout d'abord notre attention sur la structure, la forme des ménages. Si la problématique de notre recherche est centrée sur l'importance d'une prise en compte individuelle de la ségrégation urbaine, une part de la mobilité et des activités reste directement associée aux contraintes et avantages liés aux autres membres du ménage. Par exemple, la mobilité des adultes est dépendante de la présence ou non

d'enfants dans le ménage, tout comme les achats à destination du ménage (produits d'entretien ou nourriture) peuvent éventuellement être gérés collectivement dans les ménages à plusieurs adultes… L'âge du chef de ménage permet également de préciser la génération dans laquelle le ménage se situe. Nous avons cependant décidé de ne pas aborder ce point précis pour éviter de faire redondance avec les caractéristiques individuelles considérées dans la première section de la troisième partie. Les niveaux de vie des ménages (leurs conditions de revenu) seront ensuite étudiés, sur la base de proxys à Niamey et Puebla dans la mesure où les revenus y sont soit non renseignés, soit jugés statistiquement peu fiables. La dimension économique de la ségrégation résidentielle est fondamentale, nous en avons fait état dans la problématique. Cette dernière approche vise à en rendre compte. La dimension ethnique de la ségrégation résidentielle n'est considérée que dans les cas de Niamey et Montréal, sur la base des origines ethniques et nationales pour les citadins étrangers dans la capitale nigérienne et relativement aux langues parlées par les citadins à l'intérieur de leur foyer dans la métropole québécoise. Cette approche n'a pas été menée à Puebla et Lyon, à cause d'une indisponibilité des données adéquates. Notre connaissance de ces contextes urbains nous a permis cependant de veiller à ce que les résultats obtenus respectent une certaine réalité (c'est le cas des banlieues de grands ensembles à Lyon, qui ressortent bien de notre analyse sans même avoir pris en compte la dimension ethnique). Il n'est pas possible en France de compiler des données statistiques sur cette thématique, l'objectif étant d'éviter que des dérives dans leur utilisation ne puissent se produire. Cela nous semble dommageable puisqu'une étude précise de la situation est impossible alors même que des spécialisations ethniques existent effectivement dans certains territoires urbains. Mieux connaître le phénomène et son ampleur permettrait pourtant de mieux l'appréhender, ce qui appuierait et aiderait les choix politiques allant dans le sens d'une amélioration des conditions de vie des populations concernées.

Du point de vue des caractéristiques propres au cadre bâti et à la localisation des zones dans les aires urbaines, trois variables ont été considérées. La première renvoie au type de logement occupé par les ménages, la seconde à la densité de population résidente et la troisième permet d'évaluer la distance au centre-ville. Au-delà d'une description de la forme de l'habitat dans chacune des villes considérées, l'approche des types de logement a surtout vocation à éclairer les différentes manières d'habiter des citadins, de leur logement à la ville en passant par leur quartier. Le rapport à la ville de chacun peut effectivement être associé à la forme (et en particulier la

taille) et la nature du logement occupé (pièces ou espaces en commun entre plusieurs familles dans les habitats de cour à Niamey et les vecindades à Puebla, promiscuité avec les voisins dans les appartements, ou repli sur la sphère privée dans les villas ou les maisons individuelles). Les activités et les mobilités quotidiennes ont également toutes les chances de différer selon que l'on habite dans un petit appartement ou dans une grande maison. La relation entre la mobilité et la forme urbaine (et en particulier la densité) de la zone de résidence a été abordée et confirmée par nombre de spécialistes de la ville ([Krizek & Waddell, 2002], [Genre-Grandpierre & Foltête, 2003], [Baudelle & alii, 2004]). La distance au centre fait quant à elle plus directement référence à la position des ménages et des citadins vis-à-vis des activités et des réseaux de transports permettant d'y accéder. Si cette vision concentrique de la ville est ancienne et fait référence aux travaux menés par E.W. Burgess [1925], elle schématise encore aujourd'hui avec pertinence l'organisation de certaines métropoles. L'importance des centres-villes dans les typologies fonctionnelles construites précédemment en rend bien compte.

Chacune de ces perspectives (5 à Puebla et Lyon et 6 à Niamey et Montréal) est résumée par une variable qualitative que nous avons construite. Certaines d'entre elles sont ordonnées, d'autres non. Pour les construire, nous avons principalement utilisé les analyses de classification ascendante hiérarchique (C.A.H.). Elles permettent de regrouper les entités statistiques (ici les zones) selon leur « distance » les unes par rapport aux autres. Nous avons utilisé dans nos travaux la distance de Ward, qui est la plus fréquemment mobilisée. Initialement, tous les individus statistiques sont considérés comme des clusters à une seule observation (singletons). La première étape consiste alors à réunir en un seul cluster les deux clusters les plus proches (selon la distance de Ward). Le même principe est utilisé jusqu'à ce que toutes les entités statistiques soient dans un seul et même groupe. Il suffit ensuite de lire le dendrogramme (arbre synthétisant les regroupements et la valeur associée de la distance de Ward) pour choisir le nombre de groupes et en déduire leur composition.

Dans certains cas, il existe une relation linéaire entre les modalités considérées (par exemple les fréquences relatives de chacun des types de logements, avec un total pour chaque zone qui est égal à 100 %). L'utilisation directe de la C.A.H. n'est pas possible alors et nous sommes donc passés préalablement par une analyse factorielle des correspondances simples, qui permet de synthétiser et projeter sur des axes factoriels (triés selon l'importance de l'inertie qu'ils

expliquent) les individus statistiques étudiés. La classification hiérarchique ascendante est alors lancée sur la base des coordonnées de ces points sur les axes retenus.

En ce qui concerne la densité des zones, nous nous sommes systématiquement appuyés sur des données de recensement. Dans chaque ville, le recensement choisi est celui dont la date de réalisation est la plus proche de celle de l'enquête-ménages. Ce choix s'appuie sur l'hypothèse d'une stabilité des hiérarchies entre zones (les zones les plus denses le restent). La précision géographique est fondamentale pour rendre compte des variations de densités dans les zones urbaines. Nous ne pouvions cependant utiliser un découpage différent de celui choisi pour les autres variables mobilisées. Les résultats obtenus pour les densités de population sont donc à prendre avec précaution car elles cachent pour certaines des variations importantes à l'intérieur même des zones considérées. Pour passer d'une unique variable quantitative à une variable qualitative, nous avons construit les classes par rapport aux valeurs de la moyenne $\overline{D}$ et de l'écart-type σ_D. Dans chacun des quatre contextes, six groupes de quartiers ont été formés. Cette même technique de regroupement a été utilisée pour les revenus dans le cas montréalais.

Tableau 6 : Description des groupes de quartiers selon la densité de population

Dens1	$D(z) < \overline{D} - \sigma_D$
Dens2	$\overline{D} - \sigma_D < D(z) < \overline{D} - \frac{\sigma_D}{2}$
Dens3	$\overline{D} - \frac{\sigma_D}{2} < D(z) < \overline{D}$
Dens4	$\overline{D} < D(z) < \overline{D} + \frac{\sigma_D}{2}\ \overline{D}$
Dens5	$\overline{D} + \frac{\sigma_D}{2} < D(z) < \overline{D} + \sigma_D$
Dens6	$D(z) > \overline{D} + \sigma_D$

La dernière étape de la construction des typologies résidentielles correspond au regroupement final des zones les unes avec les autres relativement aux valeurs des 5 (ou 6) variables qualitatives initialement construites. Ce regroupement a été opéré en 4 temps que nous proposons de décrire maintenant. Nous avons utilisé dans un premier temps une analyse factorielle des

correspondances multiples (A.F.C.M.). Celle-ci permet de synthétiser la relation entre plusieurs variables qualitatives et de positionner les individus statistiques les uns par rapport aux autres sur des axes dits axes factoriels, considérés dans l'ordre décroissant de l'inertie du nuage de points qu'ils expliquent. Le choix du nombre de dimensions (axes factoriels) retenu est lié à cette inertie expliquée, mais aussi en notre capacité à interpréter et donner du sens à chacun des axes. Une fois ce choix réalisé, nous retenons les coordonnées des points sur les axes retenus et passons à la seconde étape, qui mobilise une classification ascendante hiérarchique (C.A.H.). Les résultats visualisables sur un dendrogramme permettent de choisir le nombre de groupes que nous retiendrons au final pour la typologie résidentielle. Relativement à ce choix et aux coordonnées moyennes (sur les axes de l'A.F.C.M.) pour chaque groupe retenu, nous procédons à une seconde agrégation, dite cette fois des centres mobiles, ou K-means. Elle permet de préciser les résultats initialement obtenus par la C.A.H.. Au lieu d'agréger les deux individus statistiques les plus proches puis de relancer la procédure pour l'agrégation suivante (ce que fait la C.A.H.), l'agrégation se fait autour des K centres mobiles indiqués en entrée (ils correspondent aux centres de gravité des points de chaque classe, recalculés à chaque évolution dans le contenu des groupes). La partition obtenue à la fin de cette troisième étape pourrait être utilisée telle quelle. Il reste cependant une étape d'ajustement manuel. Certaines zones correspondent mal selon nous au groupe dans lequel elles se retrouvent, leur classement est alors modifié. Nous nous basons pour ce faire à la fois sur la localisation précise de la zone en question dans l'aire urbaine (de son voisinage en particulier), mais également de notre connaissance de cette zone, qui peuvent compléter les données dont on dispose. Cette méthode en 4 temps a été utilisée pour les quatre aires urbaines que nous étudions.

II. La typologie résidentielle de l'aire urbaine niaméenne

A. La disponibilité de données fiables et exhaustives

Tel que nous le précisions dans la partie précédente, toutes les zones de l'aire urbaine niaméenne n'ont pas été enquêtées. Cela sous-entend, vis-à-vis de notre objectif de construction des typologies résidentielles, que nous ne disposons des données nécessaires que pour les 29 zones étudiées. Parallèlement, les effectifs ne dépassent pas 30 ménages dans chacune de ces zones, ce qui soulève clairement la question de la fiabilité statistique des résultats que nous serions en mesure d'obtenir. Relativement à cet état de fait, nous avons décidé de nous appuyer sur les données du recensement général de la population réalisé en 1988. Certes ces données datent, mais rappelons ici que notre travail sur la capitale niaméenne porte sur la situation de 1996. Les effectifs importants assurent une pertinence statistique aux résultats que nous prendrons soin ensuite de tester à l'aide des données de l'enquête-ménages. Comme pour les densités dans les trois autres aires urbaines, les valeurs obtenues ne nous intéressent pas outre mesure et peuvent avoir évolué entre l'année du recensement et celle de l'enquête-ménages. Notre hypothèse porte plutôt sur une stabilité des caractéristiques des ménages et des zones urbaines les unes par rapport aux autres.

Grâce aux résultats publiés du recensement de la population (tendances par zone fine), nous avons la possibilité de rendre compte, pour chaque zone de l'aire urbaine niaméenne, de la structure des ménages, de leurs niveaux de revenu (par proxy) mais également des densités et des types des logements. Le zonage du recensement diffère légèrement de celui de l'enquête-ménages, nous avons donc mis en correspondance les zones au mieux pour que le découpage soit le même dans l'ensemble de notre travail sur Niamey.

B. Analyse descriptive des espaces résidentiels

1. Les caractéristiques des ménages

Les dimensions démographiques et socio-économiques des spécialisations spatiales sont successivement abordées. Elles renvoient à la structure des ménages et à leurs conditions économiques.

- La structure des ménages

Concernant la structure des ménages, nous avons décidé de retenir, pour chaque quartier, la proportion de célibataires, le nombre moyen d'enfants et d'adultes et la propension à la polygamie. Nous faisons l'hypothèse que la structure du ménage, appréhendée par ces quatre variables, a in fine une influence sur les comportements individuels de mobilité et les rapports entretenus par chacun avec la ville. La tradition africaine de la famille élargie a des conséquences importantes en termes d'accueil au sein du ménage, d'où notre choix de considérer le nombre d'adultes au sein du ménage. Quant à la polygamie, elle tire sa source de traditions rurales et religieuses. Selon A.H. Sidikou (1980:163), *« l'inclination à contracter des unions multiples dépend de plusieurs facteurs dont notamment la situation financière des individus, leur âge, leur niveau intellectuel ou leur origine ethnique »*. La polygamie est évaluée ici par le pourcentage d'individus en ménage polygame sur l'ensemble des individus en ménage. Cette approche individuelle donne des résultats plus élevés que ceux que nous sommes habitués de voir et qui sont basés sur les ménages.

Comme dans le cas des types d'habitation, nous avons regroupé les quartiers en nous appuyant sur une classification ascendante hiérarchique (le dendrogramme associé est représenté schéma 4). Cette méthode suggère une partition en 6 groupes. Pour éviter des notations ordonnées (struct1, struct2, etc. par exemple), nous avons assigné à chaque groupe un sigle de 9 lettres dont les 2 ou 3 dernières renvoient à ses caractéristiques. Ces groupes sont :

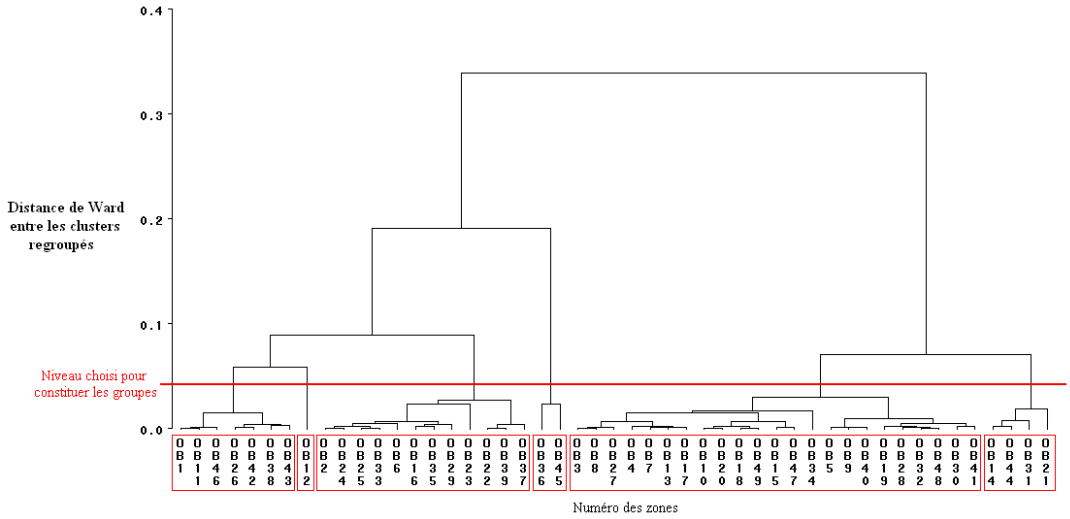
- Le groupe structMOY, composé de 18 quartiers. La structure des ménages qui y résident est assez typique de celle de l'ensemble des ménages niaméens. On y retrouve

en moyenne 3 adultes et 3 enfants par ménage, 15 % d'adultes célibataires et 30 % appartenant à un ménage polygame.

- Le groupe structCEL, avec 12 quartiers où vivent des ménages qui en moyenne ressemblent assez bien aux précédents. La proportion de célibataires y est plus forte cependant (27 % des ménages).
- Le groupe structAdC, dans lequel on retrouve, vis-à-vis des deux premiers groupes, une proportion plus forte encore de célibataires (36 %) et un nombre moyen d'adultes par ménage élevé (proche de 4). 7 quartiers font partie de ce groupe.
- Le groupe structGP, avec 4 quartiers dans lesquels les ménages sont grands (3,4 enfants par ménage en moyenne) et caractérisés par une propension élevée à la polygamie (39 % des adultes vivent dans un ménage polygame).
- Le groupe structPE, composé de deux quartiers seulement. Les ménages qui y résident sont petits, puisqu'ils sont composés en moyenne de 1,6 enfants et 2,5 adultes par ménage.
- Le dernier groupe, structGM, ne contient qu'un seul quartier : la Cité Fayçal. Le nombre d'hébergés est très élevé (les ménages y sont grands). Ce résultat est conforme à la forte densité dans les maisons économiques (majoritaires dans ce quartier) soulignée par H. Motcho [1991]. La propension à la polygamie y est peu développée (le M désigne Monogamie).

Les effectifs de ces groupes sont déséquilibrés. Les tendances observées en termes de structures de ménages ne permettent pas en effet de distinguer plusieurs grandes tendances, mais plutôt quelques exceptions et variations autour d'une tendance moyenne assez largement répandue.

Schéma 4 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant la structure des ménages à Niamey



- Les conditions économiques des ménages

Les revenus en tant que tels n'ont pas été demandés dans le recensement de 1988. Pour pallier cette lacune, nous avons décidé de nous appuyer sur une variable proxy. Faute de pouvoir utiliser les niveaux d'éducation (non ventilés selon que les citadins ont fini leur cursus ou non), nous avons choisi les matériaux de construction des habitations, dur (parpaings et ciment) et semi-dur. Dès que les ménages en ont les moyens, ils cherchent en effet à améliorer leur habitation, d'abord en renforçant les murs et les toits (on parle alors de semi-dur), et ensuite en construisant ou en accédant à une maison en dur. 6 groupes de quartiers émergent de la classification ascendante hiérarchique réalisée avec les deux variables (pourcentage de construction en semi-dur et en dur). Nous les avons notés de dur1 à dur6 dans l'ordre croissant de la proportion d'habitations en dur. Ce choix de variable proxy a le défaut de faire redondance avec les types d'habitations précédemment décrits, mais l'accent avait été mis alors sur la forme des habitations (de cour, uni- ou pluri-familiaux et villas) plutôt que sur les matériaux de construction utilisés.

- Les spécialisations ethniques à l'intérieur des espaces urbains niaméens

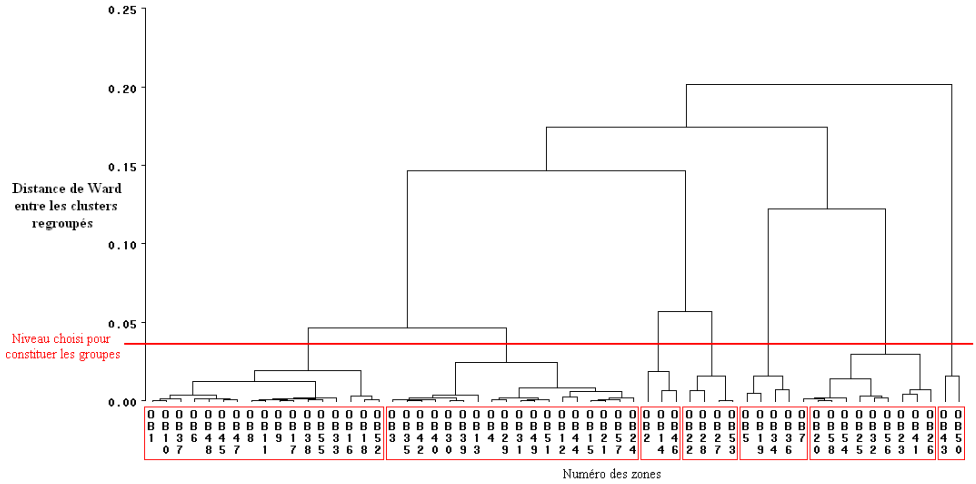
Dans notre description du contexte niaméen, nous avons fait état de la diversité ethnique de ses résidents. C'est une caractéristique typique des espaces métropolitains africains. Les parcours

migratoires internationaux montrent également les relations importantes qui existent entre le Niger d'un côté, le Burkina Faso et le Nigéria de l'autre, mais également avec d'autres pays d'Afrique de l'Ouest [Clément, 2000]. Nous avons donc cherché à localiser les différentes communautés ethniques et nationales au sein des espaces résidentiels niaméens. Cela a été possible grâce aux données du recensement de la population de 1988. De l'analyse des correspondances simples, nous avons décidé de conserver les quatre premiers axes, qui expliquent 94 % de l'inertie du nuage de points. Les coordonnées des points sur ces quatre axes ont ensuite été utilisés pour la classification ascendante hiérarchique. Cette dernière suggère une partition en 7 groupes des quartiers nigériens (le schéma 5 correspond au dendrogramme associé) :

- 10 zones composent le groupe ethnoD, dans lequel les Djermas sont majoritaires avec plus de 60 % des résidents. Les Haoussas et les citadins africains non nigériens sont les deux autres groupes de population les plus représentés avec respectivement 16 et 14 %.
- 17 zones figurent parmi le groupe ethnoDH. Les Djermas et les Haoussas représentent chacun proche de 40 % de l'ensemble des citadins, les 20 % restant étant assez uniformément répartis.
- Dans le troisième groupe (ethnoDHNN), de 18 zones, les Djermas sont légèrement majoritaires avec 27 % de la population, devant les Haoussas et les Non-nigériens, qui représentent respectivement 27 et 17 %. Ces derniers sont donc un peu plus représentés que dans les deux groupes précédents.
- Les quatre zones du groupe ethnoDNN viennent ensuite, avec une proportion proche de Djermas et de Non-nigériens. Ils sont proches chacun de 30 % de l'ensemble des résidents.
- Le groupe suivant est appelé ethnoP pour souligner la proportion importante de Peuls vis-à-vis des autres groupes formés. Ils atteignent 22 % des résidents.
- Le groupe ethnoT n'est composé que de trois zones, dans lesquelles les Touaregs sont surreprésentés (20 %) relativement aux autres groupes.

- On ne retrouve plus que deux zones dans le dernier groupe, ethnoE. Les Européens y sont nettement plus nombreux que dans le reste des espaces résidentiels niaméens, ils représentent plus de 30 % des résidents.

Schéma 5 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant la spécialisation ethnique des espaces résidentiels niaméens



2. *Le cadre bâti et la localisation des zones dans l'aire urbaine de Niamey*

Nous décrivons dans un premier temps les différents types de construction (leur forme et les matériaux utilisés). Deux autres variables viennent compléter la description de chaque zone, la densité et la position vis-à-vis du centre-ville.

- Les différents types de constructions

Il existe à Niamey une large gamme d'habitats variant du précaire (tentes ou paillotes) au pérenne (habitats en dur, villas) en passant par les constructions en banco. L'habitat de cour en dur ou en banco est majoritaire. La proportion respective de ces différents types d'habitat varie selon les quartiers de la ville.

Les tentes sont relativement rares dans l'aire urbaine de Niamey et l'habitat précaire se résume quasi exclusivement aux paillotes. Ces dernières sont des cases rondes de 3 à 4 mètres de diamètre, *« bâties selon le modèle de l'habitation rurale traditionnelle de la zone Songhaï-Zarma. »* (Motcho, 1991:125). Le matériau de construction utilisé pour les murs est le secco,

généralement confectionné en nattes. Le toit, en chaume, est souvent en mauvais état et doit être colmaté de chiffons, de morceaux de tôles ou de bâches [Bernus, 1962]. Il n'y a ni eau, ni électricité, l'éclairage se fait à la *lampe-tempête*, ce qui accroît les risques d'incendie. L'intérieur est sombre mais il y fait relativement frais, principalement grâce aux propriétés thermiques du secco. Les paillotes sont faciles à construire et ont un faible prix de revient (en augmentation cependant ces dernières années [Adamou, 2005]). Pour toutes ces raisons, ce type de construction se maintient dans l'aire urbaine de Niamey malgré son interdiction dans les zones urbanisées (à cause du risque important d'incendies). Cet habitat sommaire est également adapté aux déguerpissements éventuels et sans dédommagement des citadins concernés. Le quartier Foulani Kouara (en périphérie nord de la ville) est le seul quartier autorisé de paillotes. Il y est interdit de construire en matériau durable et les terrains sont accordés à titre provisoire par le chef de quartier [Motcho, 1991]. D'autres campements de paillotes, plus petits, sont disséminés dans plusieurs quartiers de la ville, parmi lesquels les plus aisés, puisque les gardiens de certaines villas y logent.

Le banco constitue le matériau de construction le plus répandu dans la capitale nigérienne. Selon le recensement général de la population réalisé en 1988, 74 % des logements étaient en banco. Il ne s'est pourtant développé qu'à partir des années 30. A cette période, la relocalisation dans l'actuel centre-ville des villages de Zongo, Maourey et Kalley fut assortie d'une interdiction des paillotes pour des raisons hygiénistes et sécuritaires. Son succès grandissant tient au caractère peu onéreux de la construction de ce type d'habitat relativement aux maisons en dur (briques et ciment). Les maisons en banco sont construites *« avec des briques en terre crue, séchées au soleil après leur fabrication avec un moule fait de quatre petites planches. La terre crue utilisée à Niamey est le Kaolin, communément appelé banco »* (Motcho, 1991:129). La toiture en terrasse est constituée de poutres de ronier[43], de branchages et de secco, ou de tôle et de banco. La construction est généralement assumée par un maçon. Compte-tenu des fortes chaleurs et des pluies importantes en saison hivernale, l'entretien doit être fréquent. Les constructions en banco sont généralement desservies par une cour qui correspond à un lieu de vie et de passage central dans la vie des résidents niaméens. Cette cour peut être partagée entre plusieurs familles ou non, on parle alors respectivement d'habitat de cour collectif et d'habitat traditionnel (ou encore pluri-

[43] Arbres de la famille des palmiers

familial et uni-familial). C'est dans ce lieu que les femmes cuisinent, ensemble, sous des abris qui y sont consacrés ou en plein air. L'espace pour la toilette et les latrines (délimité par un muret, une paroi de banco ou de secco) est également partagé par les résidents de la cour. Un ou plusieurs arbres viennent agrémenter la cour lorsque celle-ci est assez grande.

L'habitat en dur constitue le troisième grand type d'habitat dans la capitale nigérienne. Les constructions sont alors réalisées à l'aide de parpaings et la charpente est métallique (barres I.P.N.). Les habitats de cour en dur et les villas doivent cependant être distinguées. Les premiers, autrement appelés célibatoriums, possèdent des caractéristiques morphologiques proches de l'habitat de cour en banco, mais sont plus grands et mieux adaptés à la vie collective (meilleur isolement entre co-résidents) [Motcho, 1991]. L'équipement y est meilleur (eau, électricité) et la densité plus limitée. La rupture reste nette cependant au regard des conditions de vie dans les villas. Ces dernières ne concernent qu'une petite frange favorisée de la population niaméenne. Les maisons économiques dans un premier temps ont été financées par l'Etat au travers de divers programmes. Ce sont par exemple les cités C.N.S.S. (Caisse Nationale de Sécurité Sociale) et SONUCI. Les équipements y sont bons mais le nombre de personnes par maison est parfois tel que les conditions de confort sont vite dégradées [Motcho, 1991]. Les villas de grand standing, vastes et généralement entourées de grands jardins, sont quant à elles parfaitement équipées et souvent climatisées (au moins en partie). Certaines disposent d'une piscine.

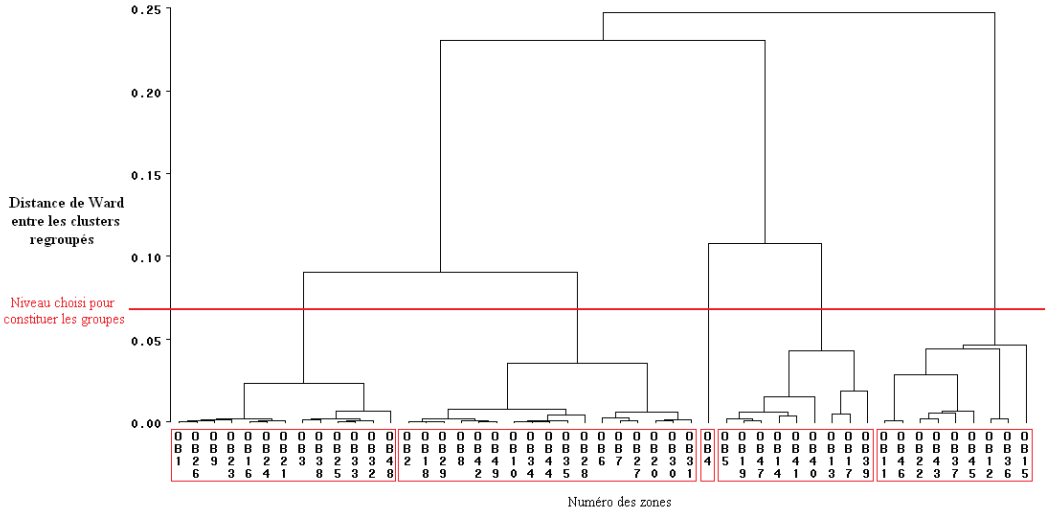
Au regard de ces types d'habitat, nous avons construit une variable qualitative permettant de rendre compte de la diversité décrite. Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur les types d'habitat et les caractéristiques des murs (matériaux), disponibles dans le recensement de 1988. Nous avons calculé, pour chaque quartier, les fréquences des *maisons unifamiliales, plurifamiliales,* des *villas*, des *constructions en dur, en semi-dur et en banco*. Sur la base de ces données, nous avons eu recours à une analyse des correspondances simples. Trois axes ont pu être retenus, l'inertie expliquée atteint alors près de 97 %. Les coordonnées des points sur ces axes ont ensuite été repris pour la classification ascendante hiérarchique, qui suggère finalement une partition des zones en 5 groupes (dendrogramme associé sur le schéma 6) :

- Les 9 quartiers résidentiels type européen (QRTE dans les analyses). Ils correspondent aux anciens espaces construits pour les colons (*Plateau1, Plateau2, Issa-Béri, Hopital Terminus*), à leurs prolongements (*Dar es Salam, Stade)*, ou à des quartiers dont la

construction ou la réhabilitation a été financée par divers organismes étatiques ou des capitaux étrangers (*Wadata, cité Caisse, cité Fayçal, 105 logements)*. 42 % environ des logements sont des villas tandis que la proportion de constructions en dur dépasse les 51 %.

- Les 9 nouveaux quartiers type européen (NQTE). Ils forment une ceinture au nord des quartiers précédemment cités (*Yantala, Radio, Djidah, Couronne Nord, Dan Gao, Garba Do, Banifoundou1 et 2 et Route Filingué 1 et 2*). Peu de villas y sont construites (10 % des habitations) mais près de la moitié des constructions sont en dur.
- Les 13 quartiers africains en matériaux divers (QAMD). L'habitat de cour plurifamilial y est majoritaire (avec plus de 83 % des logements) mais une proportion non négligeable de constructions en dur et en semi-dur (respectivement 19 et 11 %) apparaissent aux côtés de celles en banco (64 %).
- Les 17 quartiers traditionnels en banco (QTB). Vis-à-vis des quartiers du groupe précédent, la place du banco s'affirme avec plus des trois quarts des constructions, tandis que les logements unifamiliaux, dits traditionnels, atteignent 32 % contre 63 % pour les logements plurifamiliaux.
- Le quartier d'habitat précaire (QHP), Foulani Kouara. On y retrouve près de 90 % de logements traditionnels unifamiliaux, les matériaux variant du banco (pour 51 % des constructions) à la paille (pour plus de 40 % d'entre elles).

Schéma 6 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant l'habitat à Niamey



- La densité des populations niaméennes

Pour chaque zone z, la densité de population D(z) a été évaluée sur la base des données du recensement. Conformément à la méthodologie décrite, 6 groupes ont été construits relativement aux valeurs de densité moyenne (moyenne pondérée) $\overline{D}$=11278 habitants/km² et d'écart-type σ_D=10029 habitants/km². On remarque à ce titre l'importance de l'écart-type par rapport à la moyenne, qui rend compte de l'étalement de la distribution des densités.

- La distance au centre

Pour rendre compte de la distance des zones considérées au centre-ville, nous avons construit une variable spécifique. A partir de la carte de Niamey, et relativement aux effets de coupure qu'il nous était possible de pointer, nous avons séparé les quartiers en quatre groupes. Le premier concerne les quartiers centraux tels qu'ils ont été définis dans la partie précédente. Le péricentre a ensuite été délimité en considérant l'espace fermé par le Boulevard de rocade Mali-Béro au nord et à l'ouest, l'Avenue de l'O.U.A. à l'est et le Niger au sud. Les quartiers de périphérie proche ont été ensuite regroupés, ce sont les quartiers périphériques mais situés dans la continuité du tissu urbain par rapport aux quartiers centraux et péricentraux. Le quatrième et dernier groupe concerne les zones de périphérie lointaine, séparés du reste de la ville par des espaces vierges de

toute implantation ou par le fleuve. La distance importante de ces quartiers au centre-ville s'additionne à la coupure qui existe dans le tissu urbain.

C. La construction de la typologie résidentielle niaméenne

Nous venons de décrire la construction des 6 variables à partir desquelles la typologie résidentielle de l'aire urbaine de Niamey a été mise en place. Nous nous sommes appuyés alors sur la méthode décrite dans la première section de ce chapitre. La première étape mobilise une analyse factorielle des correspondances multiples entre ces six variables.

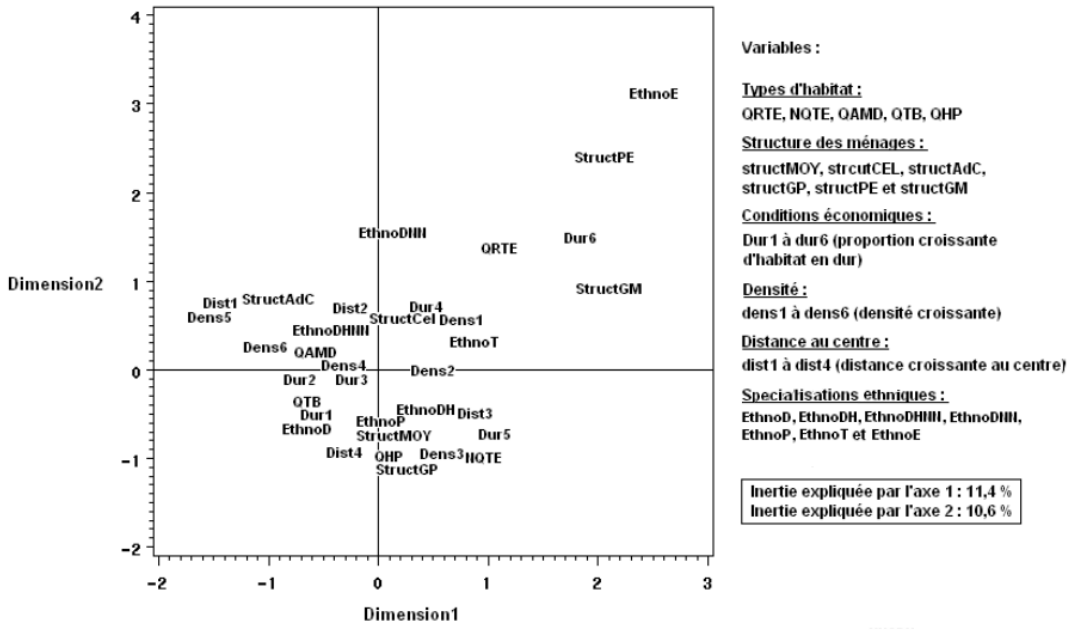
Le schéma 7 présente la projection des modalités des variables sur le premier plan factoriel[44]. Le premier axe explique 11,4 % de l'inertie du nuage et oppose le centre actuel de Niamey, dense et où l'accueil de membres de la famille et autres connaissances est fréquent (nombre moyen d'adultes par ménage et proportion de célibataires élevés) à l'ancienne ville des colons, largement construite en dur et habitée par des citadins aisés. La bicéphalie de la métropole niaméenne, déjà mis en relief dans notre typologie fonctionnelle, ressort également de notre étude des localisations résidentielles. Le second axe (11,2 % d'inertie expliquée) renforce la spécificité des quartiers d'habitat de type européen en dur et habités par une proportion importante de citadins européens, vis-à-vis cette fois des quartiers de périphérie lotie, plus variés quant à la structure des ménages qui y résident et les caractéristiques ethniques de ses habitants. Le troisième axe (9,8 % d'inertie expliquée) met en relief les zones périphériques populaires, peu denses et où l'habitat est précaire. Une proportion importante de la population des Peuls y est associée. Quant au quatrième axe (7,6 % d'inertie expliquée), il permet de faire ressortir un autre type de quartiers périphériques, toujours aussi peu denses mais lotis et où les Touaregs sont légèrement surreprésentés.

La C.A.H. qui a suivi suggérait une partition en 6 groupes : les quartiers centraux, les quartiers populaires péricentraux et périphériques, les zones péricentrales aisées et périphériques loties ainsi que quelques zones périphériques populaires non loties. Une fois ces groupes reprécisés grâce à la méthode des centres mobiles, nous avons cherché à définir quelles étaient leurs

[44] Le premier plan factoriel est le plan composé par les deux premiers axes, c'est-à-dire les axes expliquant la plus grande part de l'inertie du nuage de points.

caractéristiques et leur distribution dans l'espace urbain. Nous avons pris l'initiative de changer de groupe une zone seulement pour une meilleure unité géographique de notre typologie.

Schéma 7 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des variables engagées dans l'A.F.C.M. pour Niamey



Le groupe le plus gros est composé de 19 zones (contre trois groupes de 9 zones et un de 4). Il correspond aux zones populaires péricentrales et périphériques. Compte tenu de l'importance jouée par la distance aux activités dans une ville telle que Niamey, où la part modale est largement déséquilibrée au profit de la marche à pied, nous avons décidé de scinder ce groupe en deux sous-groupes, les zones populaires péricentrales d'abord et périphériques ensuite. Les caractéristiques des logements, les densités ou encore la structure des ménages qui y résident sont proches dans ces deux nouveaux groupes, mais l'histoire de la formation de ces quartiers (qui se reflète partiellement dans les origines ethniques des résidents) diffère. On peut également faire l'hypothèse d'un rapport différent à la ville pour les citadins logeant à 15 minutes ou à plus d'une heure de marche du centre. Ce choix d'une partition supplémentaire sera rediscuté dans la suite de notre travail sur la capitale nigérienne.

Les données du recensement ne permettaient pas de nous prononcer sur certaines zones issues du découpage de l'enquête-ménage (mauvaise correspondance des découpages ou zones non couvertes). Nous avons classé ces quelques zones dans les groupes nous paraissant les plus appropriés. La zone Zongo a été jointe au groupe des quartiers centraux, la Cité CNSS aux zones péricentrales aisées et Château Neuf aux zones périphériques loties. Saga au sud-est et Foulani Kouara au nord correspondent à des zones périphériques populaires. Quant à Kouara Kano, Bagdad, Banifoundou1 et Tourakou (d'ouest en est), ils ont été joints au groupe des zones périphériques loties. Plusieurs zones issues du découpage de l'enquête-ménages sont quant à elles des zones non résidentielles au sens où aucun ou peu de citadins y résident. C'est le cas par exemple des zones Grand Marché, Kassaï/Katako, Université, Aghrymet, Présidence, etc. (ces zones sont en blanc sur la carte de la typologie résidentielle de l'espace urbain niaméen, carte 36).

Au-delà de la composante spatiale (position par rapport au centre et proximité des zones d'un même groupe), qui peut être appréciée sur la carte de la typologie réalisée, quelques tendances permettent de compléter notre vision des groupes de quartiers formés.

- Les quartiers centraux regroupent les quartiers les plus denses de l'aire urbaine niaméenne avec une densité moyenne de plus de 23 300 habitants/km². Ce chiffre prend tout son sens lorsque l'on rappelle que la grande majorité des logements ne comporte qu'un seul et unique niveau… Le nombre moyen d'enfants par ménage y est relativement faible, ce qui doit être mis en relation avec la forte proportion de célibataires (plus de 27 % des adultes). Les Djermas sont majoritaires avec 43 % des résidents, devant les Haoussas (26 %) et les immigrants du reste de l'Afrique (20 %). Les trois quarts des logements sont des habitats de cour pluri-familiaux, et les constructions y sont généralement en banco (78 %).

- Le péricentre populaire se caractérise également par une densité de population élevée (plus de 17 500 habitants/km²). Les ménages y sont généralement grands (6 personnes en moyenne), avec 2,9 enfants en moyenne par ménage. Cela permet de souligner l'importance de l'accueil de membres de la famille ou d'amis. Comme pour les

quartiers centraux, l'habitat de cour pluri-familial et le banco comme matériau de construction prédominent.

- La périphérie lointaine populaire conserve malgré l'éloignement au centre une densité de population assez forte puisqu'elle dépasse 15 300 habitants/km². La présence parmi ces zones d'anciens villages rattrapés par l'urbanisation explique en partie cet état de fait. C'est dans ces quartiers que l'on trouve le nombre moyen d'enfants par ménage et la propension à la polygamie les plus élevés. Parallèlement, les adultes célibataires se font plus rares. Le banco reste majoritaire en termes de matériau de construction avec plus de 73 % des logements. L'habitat de cour concerne presque tous les logements, les deux tiers étant pluri-familiaux et le tiers restant unifamilial.

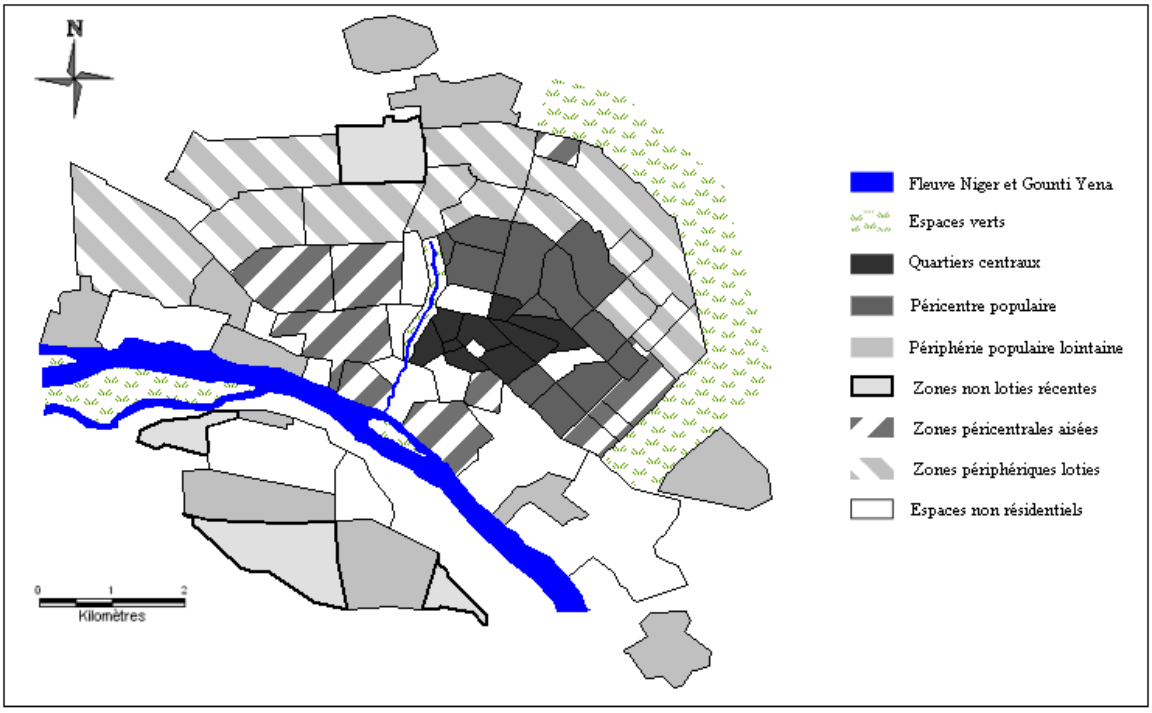
- Les zones non loties récentes sont situées en périphérie lointaine elles aussi. La densité y est faible cependant, avec 3 300 habitants/km² en moyenne. Si les Djermas sont plus nombreux dans ce groupe comme dans les autres, ils ne composent que le tiers de la population, contre 21 % de Haoussas et surtout 22 % de Peuls (proportion forte vis-à-vis de la structure ethnique dans la métropole niaméenne). L'habitat de cour unifamilial y est plus fréquent que le multifamilial (58 % contre 27 %). Cela va également de pair avec les matériaux de construction, puisque la paille est utilisée pour 21 % des logements, le banco restant majoritaire avec 56 %.

- Les zones péricentrales aisées s'étendent sur plusieurs espaces péricentraux. Ils correspondent d'abord aux anciens territoires des colons (zone *Terminus* et *Plateau*), mais aussi à des quartiers construits et financés par la puissance publique (cité Caisse, 105 logements) ou grâce à des capitaux étrangers (cité Fayçal). La densité y est faible : elle ne dépasse pas 6 300 habitants/km². La propension à la polygamie y est faible. La forme des logements (la moitié sont des villas) et les matériaux de construction utilisés (majoritairement en dur) font de ces quartiers des exceptions dans l'aire urbaine de Niamey.

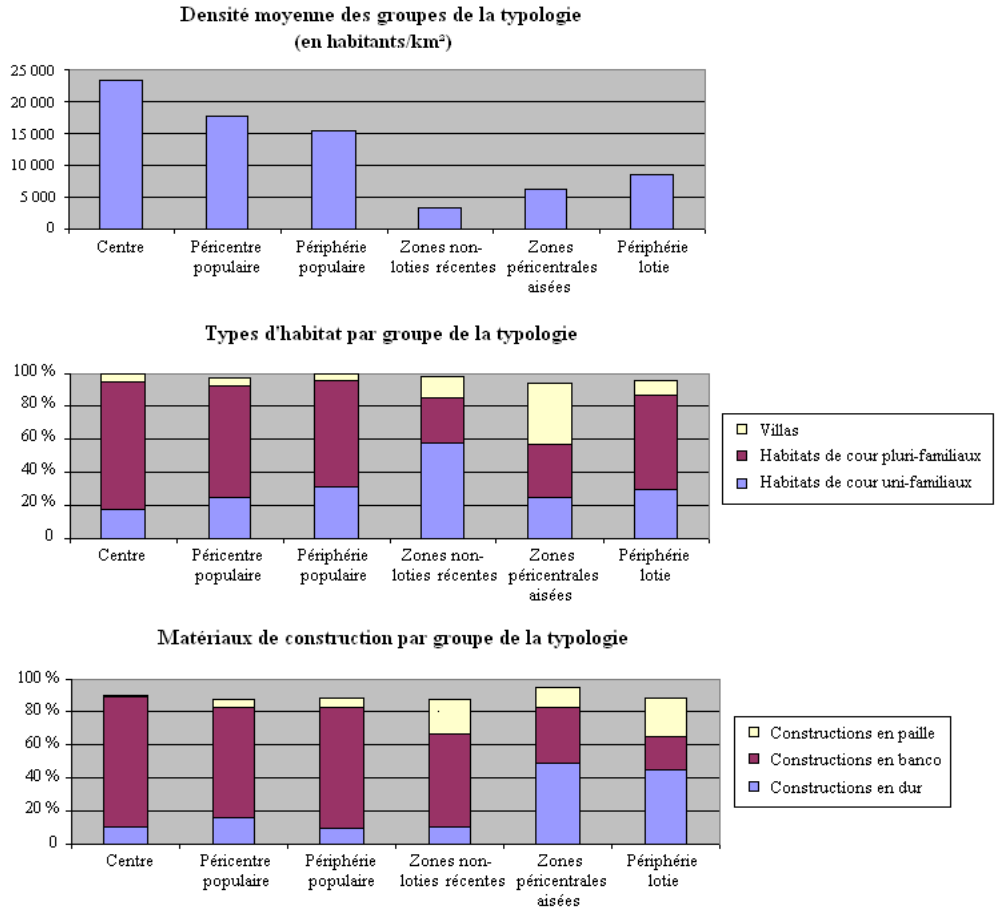
La périphérie lotie correspond au dernier groupe de notre typologie. L'habitat y est plus dense que dans les zones péricentrales aisées : la densité moyenne calculée atteint 8 500 habitants/km².

Plusieurs points communs avec la périphérie lointaine populaire méritent cependant d'être pointés. La propension à la polygamie y est forte, tout comme le nombre moyen d'enfants par ménage et le faible pourcentage d'adultes célibataires. La différence se fait sur les types de construction : l'habitat de cour y reste fréquent mais les logements sont plus souvent en dur (44 %) ou en semi-dur (11 %). Comme dans les zones non loties d'urbanisation récente, la proportion de constructions en paille y est importante et dépasse même 20 % des habitations. Le lotissement se fait en effet en laissant des espaces vacants, rapidement investis par les paillotes.

Carte 36 : Typologie résidentielle de l'espace urbain niaméen



Graphe 2 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle niaméenne



Pour corroborer ces résultats, obtenus sur la base des données du recensement, nous avons vérifié le bien-fondé des groupes créés grâce à plusieurs variables issues de l'enquête-ménages. Les revenus des ménages par unités de consommation sont en moyenne plus de deux fois plus élevés dans les zones péricentrales aisées et (dans une moindre mesure) dans les zones périphériques loties que des quatre autres groupes. Dans les zones périphériques populaires et dans les zones non loties récentes vivent les citadins ayant les revenus les plus faibles. Les structures des ménages et les types de construction sont également conformes à la typologie créée. Les quelques graphiques présentés sur le graphe 2 permettent de souligner la spécificité des zones péricentrales aisées vis-à-vis du reste des zones de l'aire urbaine de Niamey. La faible densité et l'importance en proportion de villas dénotent, dans ces zones pourtant relativement proches du centre.

III. La typologie résidentielle de l'aire urbaine poblanaise

A. Construction d'un découpage de l'aire urbaine poblanaise plus adapté

Le découpage de l'aire urbaine de Puebla à partir duquel nous travaillons concerne les AGEBs (zones définies à l'occasion des recensements de population). Ce découpage ne pouvait être conservé tel quel pour la construction de la typologie résidentielle puisqu'un nombre insuffisant de ménages a été enquêté dans plusieurs de ces zones. Nous disposions sinon du découpage en 27 zones, réalisé pour l'enquête-ménages, mais nous visions une plus grande précision. Nous avons donc décidé de regrouper les AGEBs par un simple critère de proximité immédiate de manière à ce que les zones nouvellement formées disposent des effectifs suffisants pour une étude sur les ménages et les types d'habitat. L'aire urbaine de Puebla a été découpée en 90 zones (ce qui offre une précision géographique nettement supérieure à celle du découpage en 27 grandes zones). De cette manière, les données de l'enquête-ménages ont pu être mobilisées et complétées, pour les densités de population, par les données du recensement réalisé en 2000.

B. Analyse descriptive des espaces résidentiels

1. Les caractéristiques des ménages

Sont abordés dans cette partie les structures ainsi que le niveau socio-économique des ménages. Deux variables qualitatives ont été construites à cette occasion.

- La structure des ménages

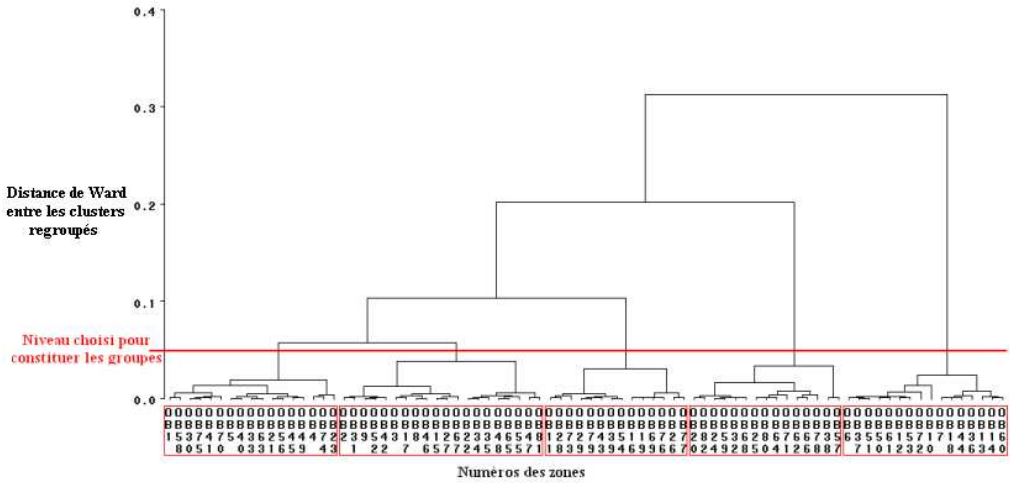
La structure des ménages a été considérée sur la base de 5 variables quantitatives en adéquation avec l'approche suggérée pour l'ensemble des quatre villes. Nous avons calculé les proportions respectives de ménages à une personne, de couples, de familles (couples avec enfant(s)) et le nombre moyen d'enfants par ménage. Ces variables ont été associées dans le cadre d'une classification ascendante hiérarchique. Les résultats obtenus suggèrent une partition en 6 groupes. Dans les 7 zones du premier groupe (noté structc) réside une proportion de ménages à une personne 5 fois plus forte que la moyenne (elle atteint 10 %). Les 5 autres groupes (notés de

struct1 à struct5) peuvent être ordonnés relativement à la proportion croissante de familles (de 49 à 81 %). Le nombre moyen d'enfants par ménage est alors positivement corrélé avec cette proportion (il passe de 1,7 à 3,3 enfants par ménage).

- Les conditions économiques des ménages

Les conditions économiques des ménages ont été appréhendées non pas sur la base des revenus, non renseignés dans l'enquête-ménages, mais sur celle des niveaux de scolarité. Cette variable est fréquemment mobilisée comme proxy pour rendre compte des conditions socio-économiques des ménages et des individus qui les composent. Pour nous assurer d'une fiabilité statistique suffisante, nous avons considéré, pour chaque zone, les niveaux de scolarité de l'ensemble des adultes (citadins de plus de 18 ans) ayant terminé leurs études. Au Mexique, l'enseignement général s'organise à partir de l'école primaire, où les enfants rentrent vers 5 ans et restent pendant 7 années. Les études secondaires s'étalent ensuite en plusieurs trimestres, à l'école dite Secundaria puis dans une Preparatoria (équivalent du lycée français). Viennent ensuite les études universitaires. Nous avons respecté ces différents paliers en considérant dans chaque zone la proportion de non instruits, de ceux ayant atteint un niveau primaire, un niveau secondaire (Secundaria et Preparatoria) et pour finir de ceux qui ont suivi un cursus universitaire. Nous nous sommes concentrés sur l'enseignement général pour que nos variables puissent être ordonnées.

Schéma 8 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant les niveaux de scolarité à Puebla



La classification ascendante hiérarchique menée (dont le dendrogramme est représenté sur le schéma 8)nous a permis de distinguer 5 groupes de zones, avec des effectifs relativement homogènes (entre 14 à 20). Ceux-ci ont été ordonnés de celui rassemblant les citadins les moins instruits (scol1) vers celui qui regroupe les citadins au niveau d'éducation le plus élevé (scol5).

2. Le cadre bâti et la localisation des zones dans l'aire urbaine de Puebla

Trois autres variables qualitatives ont été construites pour rendre compte des caractéristiques du cadre bâti et de la localisation des zones dans l'aire urbaine. Ces variables renvoient aux différents types de construction, aux densités de population et à la distance des zones au centre.

- Les différents types de construction

Différents types d'habitat coexistent dans l'aire urbaine de Puebla. Nous allons en faire une rapide description. Dans cette ville, comme dans la plupart des villes moyennes d'Amérique Latine, les *«traditions architecturales (...) prennent la forme d'un habitat tourné vers l'intérieur plutôt que vers la rue et où donc l'exposition sociale est moins structurante que dans des pays du Nord »* (Germain & Polèse, 1995:327). Il n'est effectivement pas évident, de la rue, de repérer les logements occupés par les populations défavorisées. Le phénomène des quartiers fermés renforce cette idée d'un repli de l'unité résidentielle sur la sphère privée. Il est effectivement impossible de traverser certains quartiers dont l'accès est réglementé et surveillé par des gardiens. Les résidents de ce type de quartiers ne sont pas uniquement des populations aisées mais concernent également les strates moyennes voire inférieures [Germain & Polèse, 1995]. Nous ne disposons pas dans cette étude des données nous permettant de mesurer et localiser le phénomène, qui aurait pourtant nécessité une étude spécifique.

Les couches populaires occupent principalement deux types d'habitat : les vecindades et l'habitat précaire (constructions de fortune ou azoteas). Les vecindades tout d'abord sont des unités pluri-familiales de logements situées plutôt dans les centres des villes mexicaines. Les immeubles en question regroupent de petits logements (d'une à deux pièces), généralement en location, et distribués autour d'un patio [Bélanger, 2005]. Les résidents partagent souvent une unique cuisine et une salle de bain. Ces constructions sont des vestiges (convertis par la suite) des résidences de l'ancienne aristocratie espagnole, ce dont le patio témoigne. Des bâtiments ont cependant été

construits sur le même modèle au début du XXe siècle (pour cause de pénurie de logements pour les populations des couches populaires). La faible rentabilité de la location de ces unités de logements a pour conséquence leur faible entretien par les propriétaires, ce qui explique l'état de délabrement parfois avancé de certaines vecindades [Bélanger, 2005]. Il est possible de trouver dans certains quartiers quelques unités d'habitation précaires partiellement délabrées, mais généralement construites en matériaux durs. Certains citadins vivent parallèlement sur les toits plats (azoteas) des bâtiments de la ville, sur lesquels une ou deux pièces peuvent avoir été construites. L'accès se faisant par l'intérieur des bâtiments, il ne peut s'agir de squats en tant que tel. Les azoteas accueillent donc soit du personnel travaillant pour les résidents de l'immeuble, soit des citadins en location, mais ce type d'habitat est minoritaire à Puebla. Tel que nous le précisions en introduction, il est difficile depuis la rue d'apercevoir les logements des citadins des couches populaires.

Le reste de la population poblanaise occupe pour une part des appartements (nombreux dans certaines zones mais totalement absents dans d'autres), et pour la majorité d'entre eux des maisons, soit mitoyennes, soit isolées. Les maisons isolées peuvent être de petites constructions comme d'imposantes villas avec un grand jardin. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de considérer également la taille des logements à travers le nombre de pièces.

Pour construire la variable rendant compte de la diversité des types d'habitat des citadins poblanais, nous nous sommes appuyés sur deux variables quantitatives, construites à partir des types de logements (maisons isolées, maisons mitoyennes, appartements ou vecindades) et de leur taille (2 pièces ou moins, entre 3 et 5 pièces, 6 pièces ou plus). Elles renvoient aux fréquences relatives (sur l'ensemble des habitations) de ces deux variables croisées. Nous avons donc 12 variables quantifiant dans chaque quartier la fréquence de maisons individuelles de 2 pièces ou moins, de maisons individuelles ayant entre 3 et 5 pièces, etc… Ces variables ont été combinées au sein d'une analyse des correspondances simples. Les quatre premiers axes (qui expliquent environ 75 % de l'inertie du nuage de points) ont été conservés et les cordonnées des zones sur ces axes ont pu être utilisées pour une classification ascendante hiérarchique (le schéma 9 correspond au dendrogramme associé). Cette dernière suggérait alors une partition en 5 groupes :

- Groupe log.mmtm : 47 zones composent ce groupe au sein duquel les maisons mitoyennes sont majoritaires (elles regroupent près de deux tiers des logements). De taille moyenne, celles-ci sont plutôt composées de 3 à 5 pièces (40 % de l'ensemble des logements).

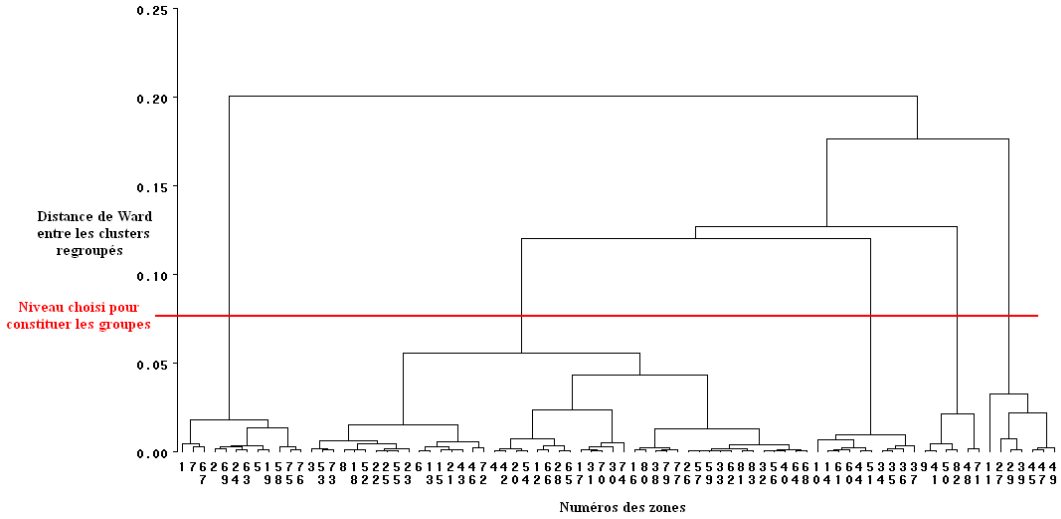
- Groupe log.mmgt : 10 zones où la proportion moyenne de maisons mitoyennes atteint 77 %. Vis-à-vis du groupe précédent, celles-ci ont plutôt tendance à être de grande taille (46 % des logements sont des maisons mitoyennes ayant 6 pièces ou plus…).

- Groupe log.mi : 6 zones au sein desquelles la proportion de maisons isolées atteint 60 %, celles de 2 pièces ou moins ne représentant que 5 % de l'ensemble.

- Groupe log.vec : 12 zones dont la spécificité forte tient de l'importance en proportion des vecindades (36 % des logements). Ces zones sont majoritairement centrales.

- Groupe log.app : 7 zones dans lesquelles les logements sont pour 62 % d'entre eux des appartements, à 94 % composés de 3 à 5 pièces.

Schéma 9 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant les types de logement à Puebla



- La densité de la population

Pour avoir une idée précise des densités de population dans chacune des zones issues du découpage de l'aire urbaine de Puebla, nous nous sommes appuyés, faute de mieux, sur les données du recensement de la population en 2000. Comme dans le cas de Niamey, nous avons construit 6 groupes grâce à la valeur de la densité moyenne $\overline{D}$=14150 habitants/km² et celle de l'écart-type σ_D=7851 habitants/km² caractérisant la distribution des densités. Les effectifs de chaque groupe atteignent respectivement, de dens1 à dens6 (c'est-à-dire par densité croissante), 15, 10, 21, 12, 11 et 12 zones par groupe.

- La distance au centre

Dans la mesure où aucun axe routier majeur ne permettait de délimiter les zones concentriques sur la base desquelles nous cherchons à construire les groupes de zones selon leur distance au centre-ville, nous nous sommes basés sur notre connaissance de l'aire urbaine de Puebla (effets de couupure) et sur les limites des municipalités. Trois groupes ont été distingués sur la municipalité même de Puebla (centre, péricentre et périphérie proche) et le quatrième groupe (périphérie lointaine) correspond aux municipalités voisines.

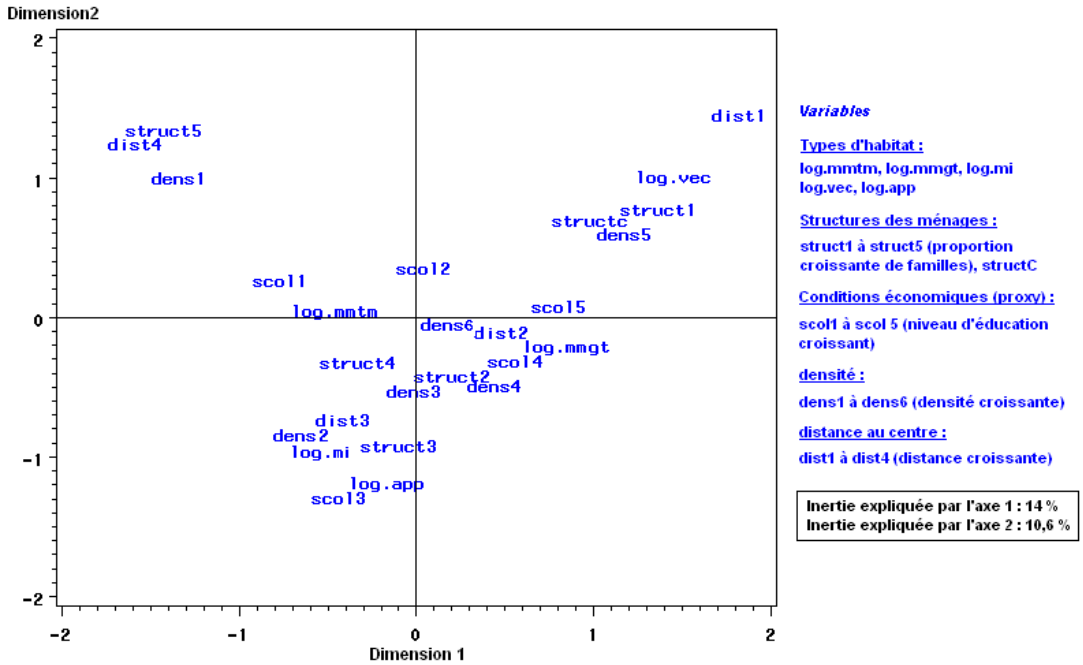
C. La construction de la typologie résidentielle poblanaise

Tel que décrit dans la méthode précisée au début de cette partie, une analyse factorielle des correspondances multiples a été réalisée grâce aux 5 variables qualitatives créées (le premier plan factoriel de cette analyse correspond au schéma 10). Nous avons décidé de retenir les cinq premières dimensions, expliquant respectivement 14, 10,6, 8,2, 7,2 et 6,9 % de l'inertie du nuage de points. Au-delà de ces chiffres, les raisons qui ont guidé ce choix sont également liées à notre capacité d'interprétation des axes associés.

Le premier axe permet de confirmer l'idée d'une organisation concentrique. Apparaissent sur la partie droite de l'axe les zones centrales (dist1), les fortes proportions de vecindades, des densités importantes (dens5) et des structures de ménages avec relativement peu de familles et de fortes proportions de célibataires. Sur la partie gauche de ce même axe se concentrent les zones

périphériques (dist4), les faibles densités de population et les structures de ménages orientées vers les familles. Le second axe permet d'insister sur l'existence de certaines zones de périphérie proche construites d'appartements et habitées par des populations de niveaux d'éducation et de structures de ménages ancrés dans la moyenne de l'aire urbaine poblanaise. Le troisième axe rend compte de l'hétérogénéité des zones de périphérie proche, tantôt riches (niveau de scolarité élevé des résidents) et construites de maisons individuelles et mitoyennes, tantôt plus denses et construites d'appartements. Le quatrième axe oppose les zones péricentrales et périphériques, d'une part, et les fortes et faibles densités, d'autre part. Quant au cinquième axe, il concerne plutôt l'association entre les faibles densités des zones composées de maisons individuelles, face aux densités moyennes des espaces dans lesquels les logements sont plus variés.

Schéma 10 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des variables engagées dans l'A.F.C.M. pour Puebla



Nous avons ensuite utilisé les coordonnées des individus statistiques (ici les zones de notre découpage) sur les 5 axes retenus, pour réaliser une C.A.H.. Celle-ci nous a permis de choisir une partition en 5 groupes. A partir des centres de gravité des points de chacun de ces 5 groupes, nous les avons reprécisés grâce à la méthode d'agrégation par centres mobiles. Les résultats obtenus s'avèrent satisfaisants. Les groupes qui émergent correspondent aux centre et péricentre

populaires, à des zones péricentrales aisées d'une part et de classe moyenne d'autre part, ainsi qu'à des espaces de périphérie proche caractérisés par une forte proportion d'immeubles puis lointaine. En conservant les grands traits de chacun de ces groupes, nous avons ajusté certains des classements effectués. Ces modifications ne concernent que 5 zones (sur 90). Nous renforçons volontairement ici notre volonté d'une lecture concentrique de l'espace urbain poblanais.

Nous proposons maintenant une description plus précise de chacun des groupes, pour en expliciter les caractéristiques respectives (graphe 3). Les zones périphériques lointaines s'y distinguent assez nettement des autres zones.

- Le centre et le péricentre populaires regroupent des zones relativement denses (plus de 17 000 habitants par km²). Plus de 6 % des ménages ne sont composés que d'une seule personne, ce qui est au-dessus de la moyenne de l'aire urbaine, et dans le même temps, les familles (couples avec enfant(s)) n'atteignent que 52 % des ménages. La proportion de maisons individuelles y est logiquement faible au profit des appartements et des vecindades (respectivement 33 et 34 % des logements). Les niveaux de scolarité, qui permettent ici de renseigner les niveaux de ressources des ménages, s'avèrent finalement relativement élevés et approchent même les chiffres correspondant aux quartiers aisés… Telle qu'évoquée par H. Bélanger [2005], une gentrification de plusieurs zones centrales semble en cours.

- Les zones péricentrales de classe moyenne sont nettement moins denses que les précédentes avec 13 000 habitants par km² en moyenne. La norme concernant les types de logements concerne principalement mais pas exclusivement les maisons en rangée (maisons mitoyennes). Même si certaines font exception, les zones de ce groupe sont principalement situées au nord-est du Centre. Les deux tiers des ménages sont des familles, ce qui se confirme au niveau du nombre moyen d'enfants par ménage qui est de 2,3.

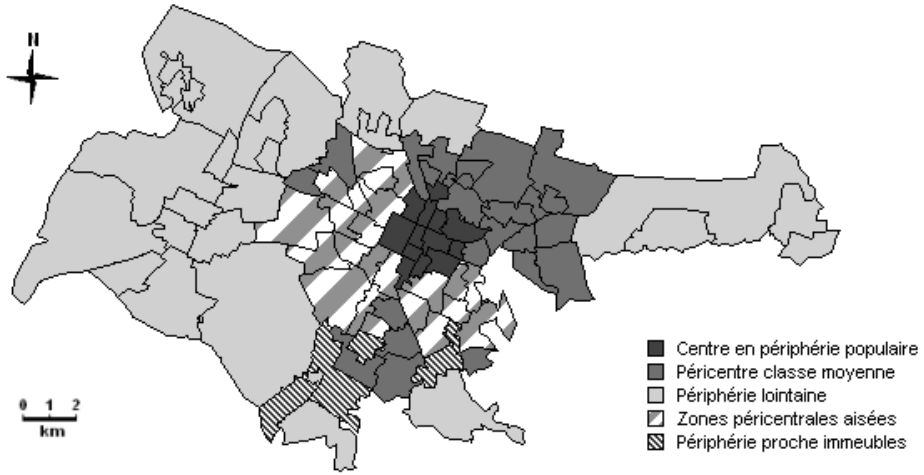
- La périphérie populaire regroupe les ménage les plus défavorisés (si l'on s'en tient aux niveaux de scolarité moyens). La densité, de moins de 1 000 habitants/km², y est faible au regard des autres groupes de la typologie mais cette moyenne cache de fortes

disparités. Les maisons individuelles et mitoyennes constituent la quasi-totalité des logements et 19 % des logements ont 2 pièces ou moins. Avec 2,8 enfants par ménage, les ménages de ces zones ont de loin la natalité la plus forte de l'aire urbaine de Puebla. 70 % des ménages sont des couples avec enfants.

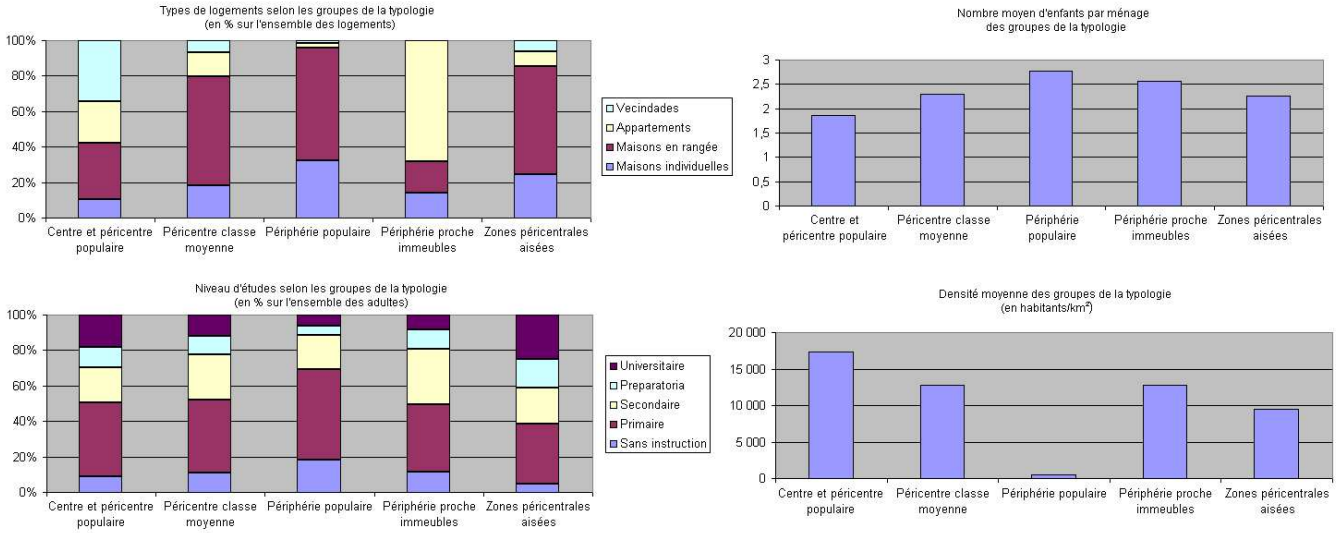
- La périphérie proche construite d'immeubles est spécifique de ce point de vue puisque la proportion moyenne d'appartements dans ce groupe dépasse 63 % alors qu'elle n'est en moyenne que de 10 % dans l'ensemble des autres groupes. La densité de population y est relativement importante (surtout au regard de l'éloignement moyen des zones au centre de Puebla) et atteint 13 000 habitants par km². Ce groupe semble abriter des populations de classe moyenne inférieure à en juger par les niveaux de scolarité moyen des adultes ayant terminé leurs études.

- Les zones aisées de Puebla sont regroupées sur un arc de cercle au sud et à l'ouest du centre. La densité moyenne y est de 12 000 habitants par km² malgré la proximité relative du centre-ville. Les niveaux d'instruction y sont nettement plus élevés que dans les autres quartiers (30 % des adultes ayant terminé leurs études ont effectivement le niveau de la Preparatoria ou atteint l'université). Les maisons mitoyennes sont majoritaires et plus de 36 % des logements ont 6 pièces ou plus. Deux tiers des ménages sont des familles.

Carte 37 : Typologie résidentielle de l'espace urbain poblanais



Graphe 3 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle poblanaise



IV. La typologie résidentielle de l'aire urbaine lyonnaise

A. La mise à disponibilité des données de formes urbaines

Pour la réalisation de la typologie résidentielle, nous avons utilisé les données du recensement de la population mené en 1999. Le découpage géographique associé le plus fin correspond aux zones dites IRIS. Nous avons donc mis en correspondance les IRIS du recensement avec les 89 zones du découpage de l'aire urbaine de Lyon (défini pour l'enquête-ménages). Les données de population ont pu être compilées et la densité de chaque zone calculée. Cette mise en correspondance géographique des données du recensement nous a également permis de travailler sur les types de logements puisque l'enquête-ménages utilisée pour Lyon ne les recensait pas. Elle nous a enfin permis de travailler sur les caractéristiques de structure des ménages et des conditions économiques, le nombre de ménages enquêtés étant suffisamment élevé dans chaque zone du découpage D89 pour garantir une fiabilité statistique aux résultats.

B. Analyses descriptives des espaces résidentiels lyonnais

1. Les caractéristiques des ménages

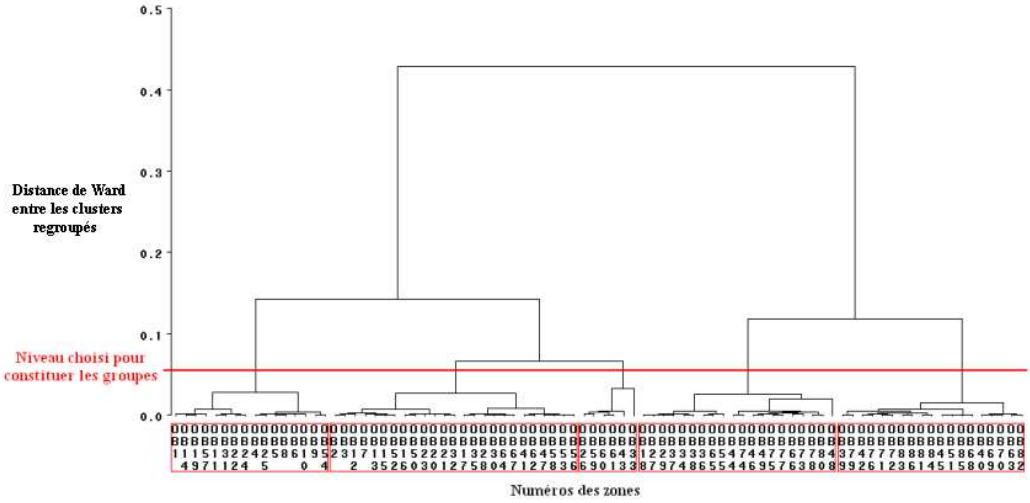
Sont successivement abordées dans cette partie la structure et les conditions économiques des ménages.

- La structure des ménages

Pour caractériser les zones au regard des structures des ménages qui y résident, nous nous sommes appuyés sur les fréquences relatives de ménages composés d'une seule personne (homme ou femme), de couples sans enfant et de couples avec enfants (familles). Sur la base des résultats obtenus par une classification ascendante hiérarchique (dendrogramme associé schéma 11), nous avons statué sur une partition des zones en 5 groupes. Ils peuvent être ordonnés, de struct1 à struct5, avec dans ces groupes une proportion croissante de familles et décroissante de ménages à une personne. Dans le groupe struct1 la fréquence moyenne de ménages à une personne dépasse 57 % tandis que celle des familles (couples avec enfants) n'est que de 9 %. Le

groupe struct5 concentre quant à lui 11 % de ménages à une personne et 49 % de familles. Les couples sans enfant sont répartis dans les 5 groupes de manière plutôt homogène (autour de 25 %), à l'exception du groupe struct4 où ils sont peu nombreux (10 % environ des ménages).

Schéma 11 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant la structure des ménages à Lyon



- Les conditions économiques des ménages

Les revenus des individus (donc des ménages) étaient demandés dans l'enquête-ménages lyonnaise. Les données manquantes sont nombreuses cependant (plus de 20 % des ménages), elles proviennent soit du refus de réponse de la part de l'enquêté, soit d'une incohérence majeure entre les variables apparues dans la phase d'apurement du fichier (revenus, statut et P.C.S. surtout). Comme dans le cas de Puebla, nous avons donc préféré baser notre étude des conditions économiques des ménages sur les niveaux de scolarité. Les revenus des ménages par unités de consommation (U.C.) sont ensuite évalués pour chacun des groupes créés, ce qui permet de vérifier la pertinence de la variable proxy choisie. Les modalités choisies pour décrire les niveaux de scolarité des adultes (citadins de plus de 18 ans) ayant fini leurs études sont les fréquences relatives de ceux n'ayant pas suivi d'études, puis de ceux ayant respectivement cessé leurs études à l'école primaire, au collège, au lycée puis à l'université. Dans la mesure où il existe une relation linéaire entre les variables (le total des fréquences relatives dans chaque zone est égal à 100 %), nous avons réalisé dans un premier temps une analyse des correspondances simples. En

conservant les coordonnées des individus statistiques sur les quatre premiers axes (qui expliquent 89 % de l'inertie du nuage de points), nous avons pu ensuite réaliser une analyse de classification ascendante hiérarchique. Cette dernière suggère une partition des zones en 7 groupes ordonnés, de scol1 à scol7. Le groupe scol1 est celui qui regroupe la part de citadins non instruits la plus importante (près de 16 %) puis cette proportion diminue jusqu'à 1 % dans les trois derniers groupes (scol5 à scol7). Dans le même temps, les citadins ayant suivi des études universitaires ne représentent que 5 % des adultes dans les groupes scol1 et scol2 alors que cette proportion atteint 53 % dans le groupe scol7. Les revenus des ménages par unité de consommation évalués pour chacun des 7 groupes viennent confirmer la validité de cette partition puisque la hiérarchie est respectée (les revenus moyens par U.C. croissent de 6300 Francs pour le groupe scol1 à 10200 Francs pour le groupe scol7).

2. *Les caractéristiques du cadre bâti et de la localisation des zones dans l'aire urbaine*

Dans cette partie de notre travail seront abordés les différents types de logement, la densité de population et la distance au centre pour chacune des zones considérées. Ces données proviennent principalement du recensement de la population de 1999.

- Les types de logement

L'offre de logements dans l'aire urbaine de Lyon est majoritairement constituée par des appartements en immeubles collectifs et les maisons individuelles. La demande de logements est tellement importante depuis plusieurs décennies que la construction de maisons individuelles dans le périmètre des communes de Lyon et Villeurbanne est devenue rare. Il reste bien sûr quelques quartiers résidentiels au sein desquels des pavillons subsistent mais ceux-ci sont plutôt rares. Il faut s'éloigner du centre-ville pour que ce type de construction apparaisse progressivement et se généralise dans plusieurs communes périphériques. La rurbanisation concerne cette tendance qu'ont certains ménages à s'éloigner de la ville-centre pour accéder à une maison et un terrain pour un mode de vie symbiotique de l'urbain et du rural [Estèbe, 2004].

Au-delà des maisons individuelles, l'offre de logements est constituée d'appartements, mais des différences importantes existent entre les immeubles concernés. L'hyper-centre de Lyon

(Presqu'île et Vieux-Lyon) concentre des constructions anciennes qui datent pour certaines de la Renaissance. Les volets et les balcons y sont plutôt rares. En s'éloignant du centre, nombre d'immeubles plus récents peuvent être observés. Ils se distinguent des premiers par les matériaux de construction tout d'abord (la pierre est remplacée par le béton armé) ainsi que par la plus grande fréquence de balcons. A l'est de Lyon, sur les communes de Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Bron, etc. ont été construits dans les années 60-70 des grands ensembles. L'image négative véhiculée ainsi que leur détérioration progressive notamment ont eu pour conséquence d'attirer puis de maintenir dans ces quartiers des populations défavorisées. La promiscuité liée à la piètre isolation phonique entre les appartements est plus ou moins bien vécue selon la place de cette étape dans le parcours résidentiel des résidents [Chamboredon & Lemaire, 1970]…

La prise en compte dans les analyses de la date de construction des immeubles aurait été intéressante à ce point de vue mais n'était pas possible à la vue des données dont nous disposions. Nous avons donc limité notre étude aux fréquences relatives de maisons individuelles et d'appartements dans chaque zone et à la proportion respective de logements de moins de deux pièces et de 5 pièces ou plus. Les données utilisées sont issues du recensement de la population effectué en 1999. Les IRIS (échelon géographique le plus fin) ont pu être facilement mises en correspondance avec les zones de l'enquête-ménages puisqu'ils sont plus petits que ces dernières. La partition suggérée par l'analyse de classification ascendante hiérarchique ne se limite qu'à quatre groupes décrits ci-après :

- Le groupe log.app.pet rassemble en son sein 27 zones où l'offre de logements se résume quasiment (à 91 %) aux appartements. 41 % de l'ensemble des logements ne disposent que d'une pièce ou deux. Ces zones sont principalement situées sur les communes de Lyon et Villeurbanne (centre et péricentre de l'aire urbaine).

- Le groupe log.app.moy concentre également des zones (16 en l'occurrence) où les logements sont majoritairement des appartements (90 %), mais ceux-ci sont nettement moins fréquemment de petits appartements. 18 % d'entre eux ont deux pièces ou moins, 65 % ont 3 ou 4 pièces et 16 % ont 5 pièces ou plus.

- Le groupe log.mixtes est composé de 20 zones au sein desquelles la proportion d'appartements est de 67 % et celle des maisons individuelles est de 32 %. Cette mixité existe parfois dans le tissu urbain, où des immeubles côtoient des maisons individuelles mais peut également être liée à une trop grande taille des zones de notre découpage.

- Le groupe log.maisons est composé de 21 zones. La proportion de maisons individuelles y atteint 74 % de l'ensemble des logements. Le nombre de pièces d'une maison individuelle est structurellement plus élevé en moyenne que celui des appartements, d'où la proportion élevée de logements ayant 5 pièces ou plus, dépassant dans ce groupe 46 %.

- La densité de population

Pour la construction de la variable qualitative rendant compte de la densité de population dans les zones de l'aire urbaine lyonnaise, nous avons utilisé la méthodologie décrite dans le I. de cette section. La valeur moyenne calculée sur l'aire d'enquête est $\overline{D}$=6420 habitants/km² et celle de l'écart-type s'élève à σ_D=6143 habitants/km². L'importance du coefficient de variation $\frac{\sigma_D}{\overline{D}}$ permet de souligner l'étalement de la distribution des densités.

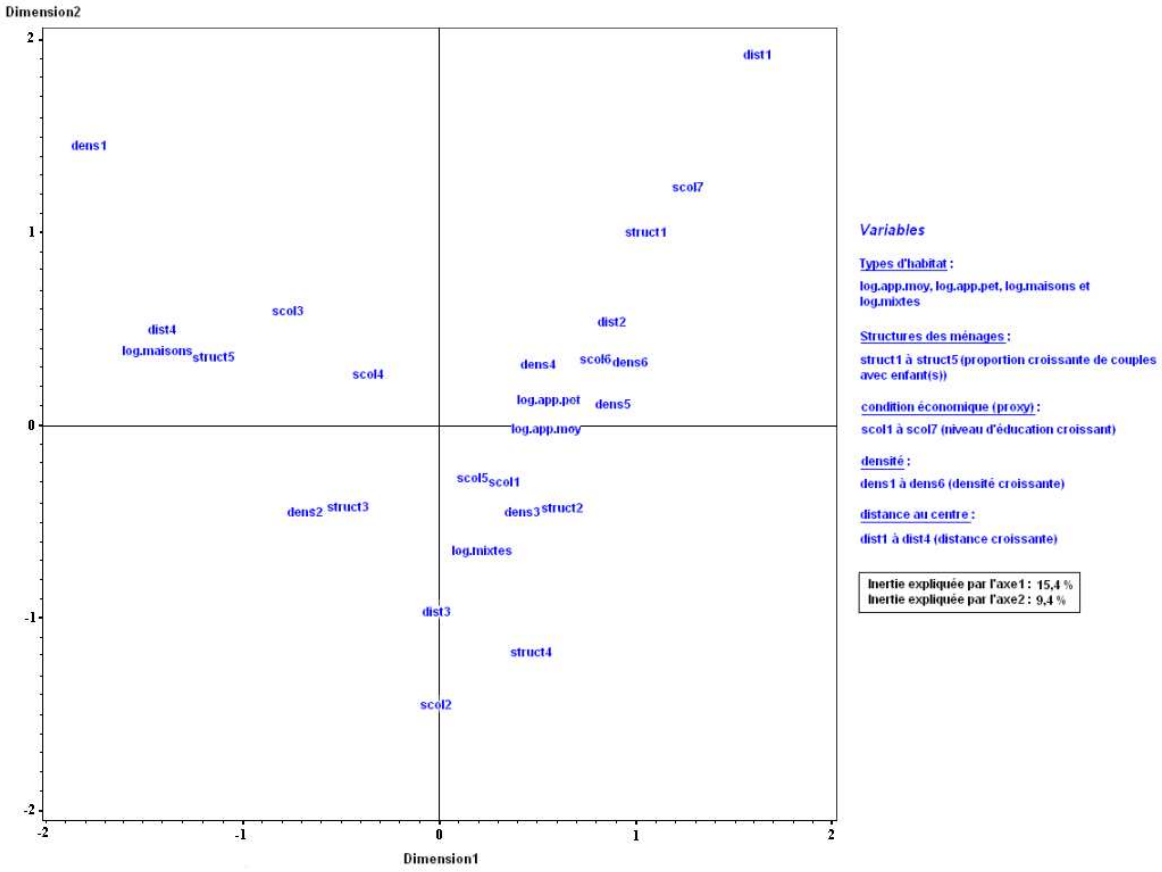
- La distance au centre

Pour regrouper les zones vis-à-vis de leur distance au centre-ville, nous nous sommes appuyés sur le centre-ville tel qu'il a été défini dans le premier chapitre de cette présente partie. Cet espace est désigné par dist1. Les effets de coupure associés aux grands axes routiers ont pu être mobilisés pour délimiter les cercles concentriques construits. Le groupe dist2 correspond aux quartiers de Lyon et Villeurbanne à l'intérieur du périphérique. Rappelons ici l'importance de la coupure imposée par cet axe, largement développée dans les travaux de A. Begag [1991]. Viennent ensuite les zones de première couronne regroupée sous le nom dist3. Elles sont contiguës aux zones précédemment décrites et à l'est de l'agglomération, la délimitation correspond à la rocade est (A46 et N346). Au-delà s'étendent les zones de deuxième couronne.

C. Construction de la typologie résidentielle de l'aire urbaine de Lyon

Sur la base des variables qualitatives construites et relativement à la méthodologie présentée initialement, nous avons réalisé une analyse factorielle des correspondances multiples. Le schéma 12 présente la projection sur le premier plan factoriel des modalités des 5 variables engagées.

Schéma 12 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des 5 variables qualitatives lyonnaises



La représentation du premier plan factoriel met en évidence les variables les plus importantes dans la structuration des espaces résidentiels lyonnais. Comme dans le cas poblanais, le premier axe de l'analyse factorielle offre une lecture concentrique de l'organisation de l'aire urbaine lyonnaise, avec une forte spécificité des zones peu denses, de périphérie lointaine, habitées par des familles avec enfants et logeant dans des maisons individuelles vis-à-vis des zones centrales et péricentrales. On retrouve sur le second axe une opposition forte entre les zones péricentrales,

d'une part, et de première couronne, d'autre part, la proportion de célibataires restant élevée dans le premier cas tandis que les familles sont bien plus fréquentes dans le second groupe. La différence importante dans les niveaux de scolarité entre ces deux types de zones permet également de souligner l'importance en proportion des populations défavorisées en première couronne. L'axe 3 souligne quant à lui un effet de génération, avec les populations anciennes, moins éduquées, plutôt situées dans le centre. L'axe 4 rend compte de l'opposition entre des zones où vit une proportion importante de familles défavorisées et celles, moins denses et plutôt habitées par des célibataires aisés (on pense ici à la spécificité des grands ensembles et aux familles modestes qui y vivent). On retrouve ensuite dans le cinquième axe l'idée de l'opposition pour les populations aisées d'un habitat en maison individuelle ou en appartement de taille moyenne (plus proche du centre). Nous retenons également le sixième axe qui permet d'insister sur l'association entre les plus défavorisés (vis-à-vis des plus aisés) et l'habitat dans des petits appartements. Les coordonnées des zones sur ces six axes ont pu être retenues et utilisées dans le cadre d'une C.A.H.. Celle-ci suggère une partition des zones de l'espace urbain lyonnais en six groupes. La partition finalement obtenue a été conservée telle qu'elle, si ce n'est que nous avons décidé de scinder un groupe en deux pour isoler les zones périphériques de l'Ouest lyonnais, qui regroupent des populations aisées. Ce groupe n'est pas apparu dans nos résultats mais paraissait important vis-à-vis de l'image que véhiculent ces espaces chez les Lyonnais.

La représentation cartographique de la typologie résidentielle est proposée sur la carte 38. Deux zones du découpage n'ont pas été considérées dans ce travail : le parc de la Tête d'Or et le campus de la Doua. Ce ne sont pas en effet des espaces résidentiels, même si des étudiants résident sur le campus de la Doua, puisqu'il n'est pas possible pour la plupart des citadins, hormis les étudiants, de venir y habiter. Pour mieux connaître chacun des 7 groupes créés, nous proposons de les décrire plus précisément. Le graphe 4 permet de synthétiser l'ensemble des considérations présentées au cours de la description de chaque groupe.

- Le Centre (ou l'hypercentre de Lyon) est de petite taille. Il regroupe 3 zones sur la Presqu'île et le Vieux-Lyon. La densité y est forte, elle atteint près de 13 000 habitants/km². Les unités d'habitation sont à 95 % des appartements situés dans des immeubles de plusieurs niveaux (entre 2 et 6). Un ménage sur deux est un ménage d'une personne tandis que les couples sans enfant ne représentent que 20 % des

ménages et les couples avec enfant(s) 13 %. Les logements sont en adéquation avec la structure des ménages puisque près de 48 % des logements sont constitués de deux pièces ou moins. Les niveaux de scolarité des chefs de ménages et de leur conjoint(e) sont élevés (46 % d'entre eux sont allés à l'université) ce qui rend bien compte des bons revenus des populations qui y vivent. On retrouve d'ailleurs cette tendance si l'on se réfère aux revenus moyens des ménages par unité de consommation, qui dépassent 9 400 Francs par mois (soient 1410 €/mois/UC).

- Le péricentre dense s'étend à l'est et au nord-ouest du centre. La densité y est la plus élevée des 7 groupes puisqu'elle atteint plus de 13 700 habitants/km². Comme dans le centre, la quasi-totalité des logements (94 %) sont des appartements. Leur taille est légèrement plus grande en moyenne puisqu'il y a 43 % de logements de deux pièces ou moins et 46 % de trois à quatre pièces (soit 6 % de plus que dans le Centre). Les petits ménages restent la norme dans ces zones. Les niveaux de scolarité des résidents de ces zones sont assez élevés par rapport à l'ensemble des citadins lyonnais. Quant aux revenus des ménages par unité de consommation, ils sont comparables à ceux de résidents centraux (9 200 Francs par mois, i.e. 1 380 €).

- Les zones péricentrales populaires sont situées elles aussi sur les communes de Lyon et de Villeurbanne (la plupart des quartiers villeurbannais font d'ailleurs partie de ce groupe). Les quartiers de Gerland et Perrache, assez proches de l'hyper-centre, sont des quartiers qui évoluent vite dans leur forme et quant aux populations qui y vivent. La densité moyenne de ces zones chute à 8 800 habitants/km². Les unités d'habitation sont situées à 90 % d'entre elles dans des immeubles mais ces derniers sont bien plus espacés que dans les zones des deux groupes précédents. Les petits logements (deux pièces ou moins) y sont d'ailleurs bien moins nombreux (30 %), au profit principalement des appartements de 3 et 4 pièces. La proportion de ménages à une personne reste pourtant assez élevée puisqu'elle dépasse encore 45 %. Les niveaux de scolarité sont dans la moyenne de l'aire urbaine entière, c'est le cas également pour les niveaux de revenus.

- La première couronne populaire concerne de nombreuses communes : Rillieux-la-Pape, Décines, Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Fons, Pierre-Bénite, Oullins, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière. Les quartiers importants de grands ensembles situés sur les territoires des communes citées ici ne font pas partie de ce groupe mais d'un groupe qui leur est spécifiquement dédié. La densité n'est plus dans ces zones que de 3 000 habitants/km² en moyenne. Les maisons individuelles sont plus nombreuses (30 % des logements) et sont regroupées dans divers quartiers pavillonnaires. La taille des logements est en moyenne plus élevée que dans les zones précédemment décrites mais la proportion de grands logements (5 pièces et plus) stagne à 20 %. Les ménages d'une personne ne représentent plus que 26 % de l'ensemble, contre 29 % de couples sans enfant et 26 % de couples avec enfant(s). Les niveaux de scolarité sont faibles en moyenne et vont de pair avec des conditions de revenus peu favorables. Seuls les populations vivant dans les grands ensembles sont dans une situation économique plus défavorable.

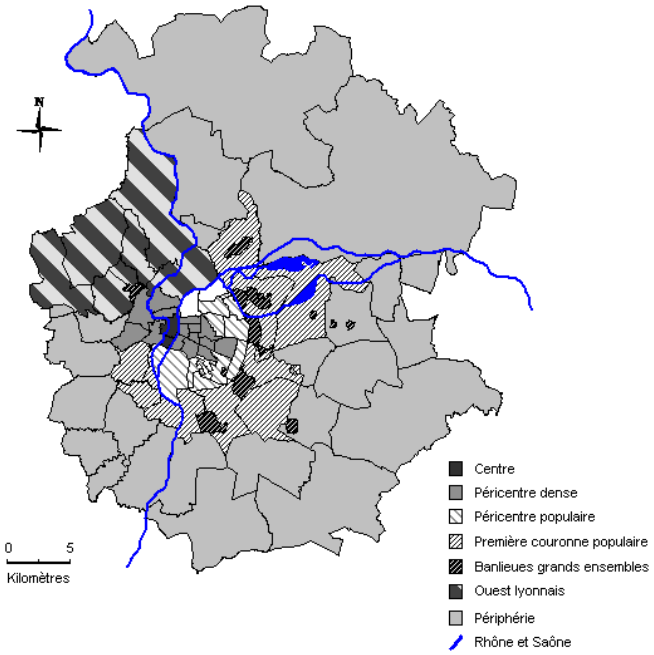
- Les banlieues de grands ensembles datent des années 60-70. Ce sont des immeubles massifs (barres ou tours) au sein desquels on retrouve une proportion assez élevée de familles (un tiers des ménages). Les deux tiers des logements disposent de trois ou quatre pièces. La densité y est proche de 10 000 habitants/km². Les délimitations des zones correspondent dans notre enquête aux quartiers dits D.S.Q., Développement Social des Quartiers. Ces territoires étaient délimités par le Préfet et faisaient l'objet de politiques urbaines spécifiques à partir de la fin des années 80. Ces quartiers concentrent pour la plupart d'entre eux des populations issues de l'immigration dans des conditions de vie parfois très difficiles. Nous ne disposons pas cependant des données nous permettant d'être plus précis à ce niveau. Les niveaux de scolarité sont faibles relativement au reste de l'aire urbaine, il y a plus par exemple de citadins non instruits (10 %) que de citadins ayant suivi des études universitaires (6 %). Les revenus moyens des ménages par unité de consommation sont de 5800 Francs par mois (870 €).

- Les zones de l'Ouest lyonnais contrastent avec les zones du groupe précédemment décrit. Les communes concernées sont celles de Caluire, Ecully, La Tour de Salvigny,

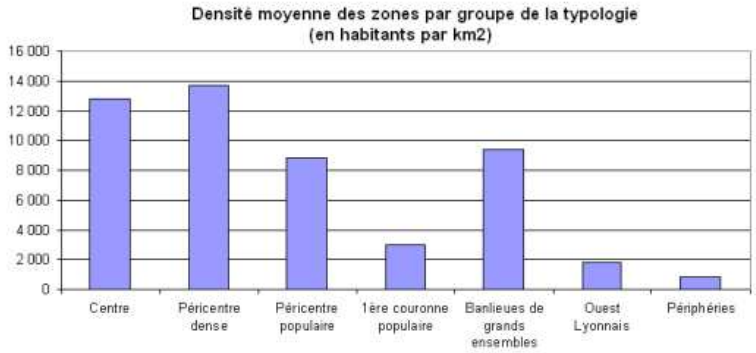
Marcy l'Etoile, Charbonnières-les-Bains, Limonest, Dardilly et les communes des Monts d'Or (Saint-Didier, Champagne, Saint-Germain, Curis, etc.). La densité est plutôt faible avec 1 800 habitants/km² en moyenne. 42 % des logements sont des maisons particulières, ce qui fait croître leur taille moyenne. 62 % des ménages sont des couples avec ou sans enfant(s) (respectivement 30 % et 32 %). Les niveaux de scolarité (élevés en moyenne) reflètent l'aisance économique des ménages qui y résident. La moyenne des revenus des ménages par unité de consommation, la plus élevée, atteint 10 500 Francs par mois, soit 1 575 €.

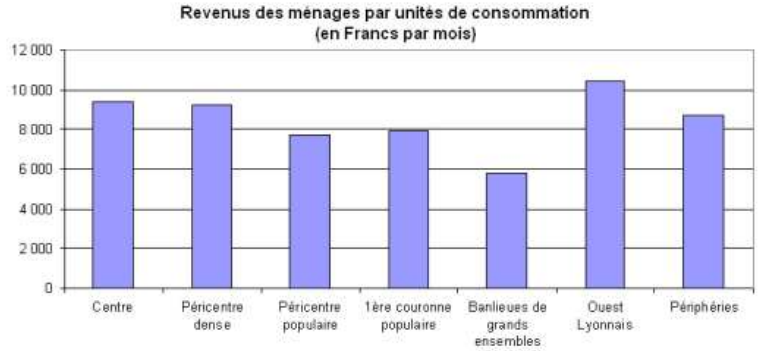
- Le dernier groupe de notre typologie concerne les zones périphériques. Les communes concernées sont trop nombreuses pour que nous les citions ici. La densité moyenne y est inférieure à 1 000 habitants/km², soit la densité moyenne la plus faible de tous les groupes. Les deux tiers des logements sont des maisons particulières, adaptées à la forte proportion de familles avec enfants (42 % des ménages). Il ne reste alors plus que 15 % de ménages à une seule personne. Les niveaux de scolarité comme les revenus sont variables, il sont très légèrement supérieurs à la moyenne sur l'aire urbaine.

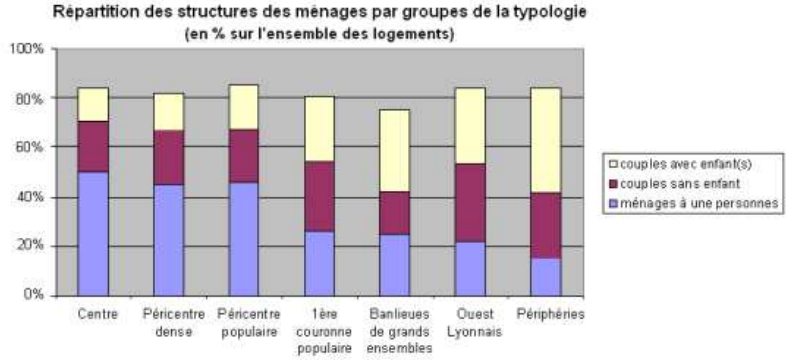
Carte 38 : Typologie résidentielle de l'espace urbain lyonnais

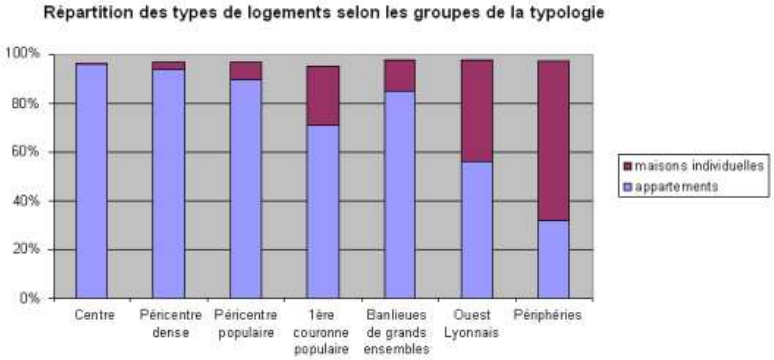


Graphe 4 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle lyonnaise









V. La typologie résidentielle de l'aire urbaine montréalaise

A. Les données montréalaises

Comme pour les trois autres villes, nous avons eu recours dans le cas montréalais aux données du recensement de la population pour compléter celles de l'enquête-ménages à notre disposition. Ces deux enquêtes ont été menées à deux ans d'intervalle, respectivement en 1996 et 1998. La forme épurée du questionnaire des enquêtes-ménages montréalaises, adaptée à un entretien téléphonique court, est possible dans la mesure où une mise en relation des données avec les recensements de population est prévue a priori par les responsables. Les revenus associés aux ménages proviennent des recensements, et sont intégrés aux enquêtes-ménages avec une mise en correspondance géographique fine. Au-delà de cette caractéristique propre aux ménages, nous avons mobilisé les données du recensement de la population de 1996 pour préciser les densités dans chaque zone, ainsi que les types de logements composant le cadre bâti. Le découpage utilisé dans cette partie est celui des secteurs de recensement. L'insuffisante précision des résultats obtenus par une étude des 90 secteurs municipaux et les trop maigres effectifs d'un grand nombre des 1330 zones de transport ont fait porter notre choix sur les 739 secteurs de recensement. Lorsque le nombre de ménages enquêtés dans certaines de ces zones était encore trop faible, ces dernières ont été assemblées avec une zone contiguë. Cette méthode nous a permis de travailler sur un découpage précis et statistiquement pertinent de 692 zones.

B. Analyses descriptives des espaces résidentiels montréalais

1. Les caractéristiques des ménages

Les dimensions démographiques et économiques de la ségrégation résidentielle sont abordées dans cette partie comme elles l'ont été à Niamey, Puebla et Lyon. La dimension ethnique a également pu être abordée dans le cas montréalais, comme elle l'a été pour l'aire urbaine de Niamey. Nous l'avons étudiée à partir de la langue parlée au domicile par le chef de ménage et son(sa) conjoint(e). Les raisons de ce choix seront évoquées après avoir décrit la répartition des ménages sur l'aire urbaine montréalaise relativement à leur structure et leurs revenus.

- La structure des ménages

Comme pour Lyon, la forme des ménages a été abordée dans le cas montréalais grâce à la proportion dans chaque zone de ménages à une personne, de couples sans enfant et de couples avec enfants, qui sont respectivement de 29 %, de 25,6 % et de 30,9 % en moyenne sur l'ensemble de l'aire urbaine. Les 14,5 % restant concernent les autres structures de ménages, à savoir les colocations, les familles monoparentales, etc. De notre analyse de classification ascendante hiérarchique émergent 5 groupes qu'il est possible d'ordonner par proportion croissante de couples avec enfants et décroissante de ménages individuels. Ces groupes seront nommés dans cet ordre de struct1 à struct5. La part moyenne des couples sans enfant parmi les ménages se maintient quel que soit le groupe entre 21 et 33 %, elle varie bien moins que celle des ménages individuels et des couples avec enfant(s), qui passent toutes les deux de 10 à 50 % selon les groupes.

- Les conditions économiques des ménages montréalais

Pour attribuer un revenu à chaque ménage enquêté, des moyennes sont calculées (grâce aux données du recensement) dans chacune des zones dites « secteurs de recensement » puis appliquées aux ménages qui y résident. Dans la mesure où nous cherchons ici à caractériser les zones en tant que telles vis-à-vis de la population résidente, nous avons récupéré directement ces moyennes. Comme à Lyon, nous nous intéressons plus aux revenus par unité de consommation, plus directement parlant en termes de capacités de consommation des ménages (dont nous souhaitons évaluer les implications en termes de modes de vie). Nous avons donc calculé puis utilisé la moyenne dans chaque zone du nombre d'unités de consommation par ménage sur la base cette fois des données de l'enquête-ménages. Nous obtenons donc des données mensuelles de revenu moyen des ménages par unité de consommation dans chaque secteur de recensement. La moyenne est égale à 2262 CAN$ et l'écart-type de 930 CAN$. Ces moyennes sont les seules indications dont nous disposons sur la distribution des revenus à l'intérieur de chaque zone. La méthode utilisée ici pour construire les groupes de zones est donc la même que pour l'étude des densités, c'est-à-dire en situant le revenu moyen de chaque zone par rapport à la moyenne et l'écart-type de la distribution des revenus moyens des zones de l'aire urbaine (pondérées selon

leur population). Les 6 groupes formés, de rev1 à rev6, sont respectivement composés de 39, 161, 241, 142, 55 et 69 zones.

- La dimension ethnique de la ségrégation abordée par la langue parlée dans le ménage

A l'instar des grandes métropoles nord-américaines, le brassage ethnique dans l'aire urbaine de Montréal est large. L'histoire de cette ville, évoquée rapidement dans la première partie de cette thèse, en témoigne. Plutôt que d'utiliser pour rendre compte de ce brassage ethnique des données relatives au(x) groupe(s) ethnique(s) ou culturel(s) au(x)quel(s) appartenaient les ancêtres du citadin, disponibles dans le recensement de la population, nous avons préféré baser notre réflexion sur les langues parlées dans le ménage. Ce choix s'appuie en premier lieu sur l'histoire de la friction entre francophones et anglophones dans la métropole, qui dépasse leur origine irlandaise, écossaise, anglaise, française ou autre. Dans une étude sur la ségrégation résidentielle montréalaise, M. Charron [2002] souligne la persistance de cette opposition linguistique dans la seconde partie du XXe siècle. Au-delà de ce contraste entre francophones et anglophones, la langue d'usage des citadins, si elle n'est ni le français ni l'anglais, peut permettre de rendre partiellement compte de leur situation d'immigrés récents. La langue parlée peut être un frein à l'insertion urbaine des nouveaux arrivés. Les citadins ni anglophones ni francophones sont sujets à l'exclusion sociale et leur localisation résidentielle, tout comme leur rapport à la ville, méritent en ce sens d'être mieux connus.

Dans chaque secteur de recensement, nous avons calculé la proportion d'anglophones, de francophones et de citadins ne parlant ni le français ni l'anglais chez eux. L'analyse de classification hiérarchique qui a suivi suggère une partition en 4 groupes. Le premier groupe, avec 342 zones, correspond aux espaces composés essentiellement de francophones. Ces derniers sont moins nombreux (79 %) au profit des anglophones dans le second groupe, de 244 zones. Le troisième groupe est composé de 90 zones majoritairement anglophones (58 %) et le quatrième groupe est mixte, avec 31 % d'anglophones et 11 % ni francophones ni anglophones.

2. Le cadre bâti et la localisation des zones dans l'aire urbaine de Montréal

Dans cette partie de notre travail sont abordés les différents types de logement, la densité de population et la distance au centre pour l'ensemble des secteurs de recensement.

- Les types de logement

Les logements montréalais sont principalement composés de maisons jumelées, mitoyennes ou le plus souvent isolées (respectivement 4,9 %, 3,3 % et 31 % des logements) et de petits immeubles (47,4 % des logements sont situés dans des immeubles de moins de 5 étages et 8,6 % dans des immeubles de 5 étages ou plus). Des appartements situés dans des duplex non attenants existent également dans certaines zones. Les données que nous avons utilisées dans cette partie proviennent du recensement de la population réalisé en 1996. Nous nous sommes concentrés ici sur la proportion de maisons isolées, de maisons jumelées ou mitoyennes, d'appartements dans des duplex, dans des petits immeubles puis dans de grands immeubles (petites et grands dépendant du nombre d'étages précisés plus haut). Les quatre premiers axes de l'analyse des correspondances simples ont été conservés, ils permettent d'expliquer 100 % de l'inertie du nuage de points. Les coordonnées des zones sur ces axes ont ensuite été utilisées pour l'analyse de classification ascendante hiérarchique. Une partition en 4 groupes est alors suggérée, la proportion de duplex ne jouant pas de rôle spécifique dans la formation des groupes :

- Le premier groupe, appelé app.ptt.imm, est composé de 330 zones dans lesquelles la proportion d'appartements dans des petits immeubles atteint 81 % de l'ensemble de logements.

- Le second groupe, mais.ind, concerne 241 zones majoritairement composées de maisons individuelles (2/3 des logements). Ce sont des zones majoritairement situées en périphéries.

- Le troisième groupe, appelé app.gd.imm est plus petit puisqu'il ne contient que 72 zones. Il est plus spécifiquement composé de grands immeubles (de 5 étages ou plus). Cela concerne plus de 50 % des logements.

- Le quatrième groupe est plus diversifié du point de vue des types de logement. La proportion de maisons jumelées ou mitoyennes y est forte cependant (proche d'un tiers des logements) relativement à la moyenne montréalaise et aux autres groupes (dans lesquels cette proportion se situe autour de 6 %). C'est pourquoi nous avons donné à ce groupe le nom de mais.jumix.

- La densité de population

Les densités de population ont pu être calculées grâce aux données de population disponibles par zone dans le recensement de 1996. La méthodologie utilisée est la même que pour les autres villes. On obtient une densité moyenne des zones de $\overline{D}$=5859 habitants/km² sur l'ensemble de l'aire urbaine et un écart-type de σ_D=5267 habitants/km². La précision géographique du découpage permet de disposer de données de densité relativement fiables et représentatives pour chaque zone (suffisamment petite pour que des gros écarts intra-zones puissent être évités). L'importance du coefficient de variation souligne cependant la variabilité importante entre les zones puisqu'il rend compte de l'étalement de la distribution. Les 6 groupes vont de dens1 à dens6.

- La distance au centre

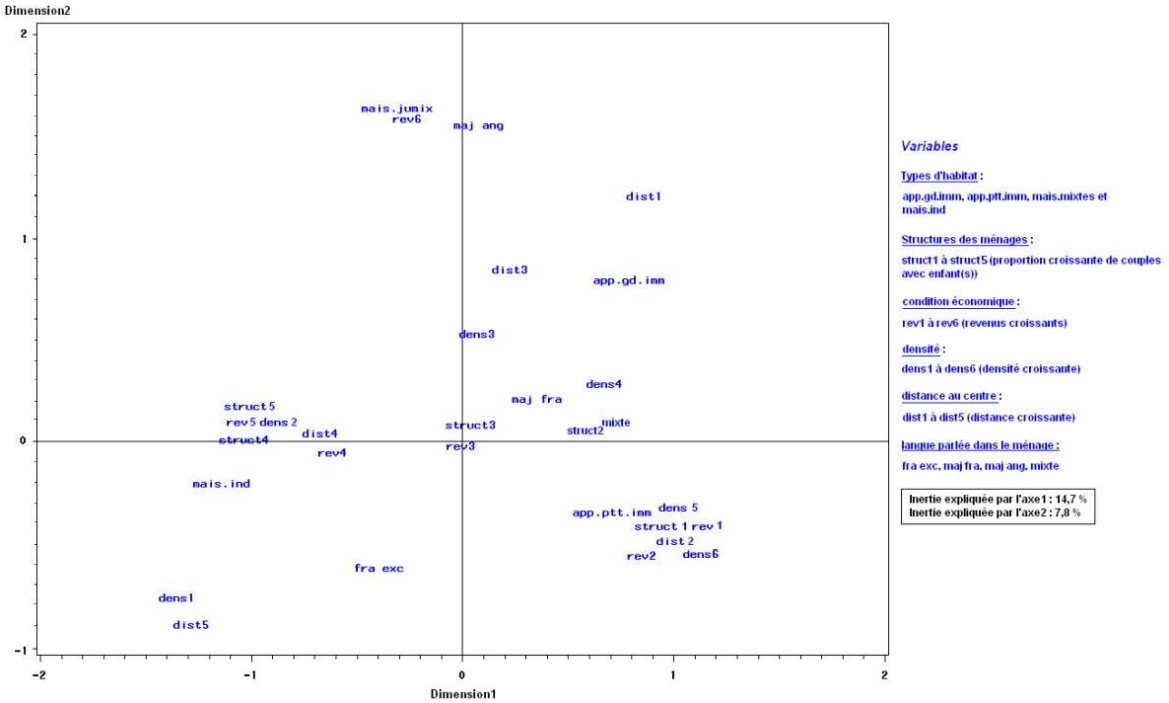
L'insularité de Montréal a grandement facilité le découpage en zones concentriques de l'aire urbaine. La coupure est importante selon que le citadin réside sur l'île de Montréal ou en dehors. Les ponts permettant d'y accéder sont fréquemment achalandés et les bouchons sont permanents aux heures de pointe. Le premier groupe de zones est évidemment le centre tel qu'il a été découpé dans le chapitre précédente. Le péricentre correspond ensuite aux zones de l'île de Montréal desservies par le réseau de métro ou par un réseau dense d'autobus urbains. Le troisième groupe correspond à des zones de première couronne situées sur cette même île, mais assez distantes du centre. Viennent ensuite les municipalités de Longueuil et Laval, considérées en périphérie proche, à proximité immédiate mais à l'extérieur de l'île de Montréal. La périphérie lointaine est composée des autres zones. Nous obtenons donc une partition en 5 groupes.

C. La construction de la typologie résidentielle montréalaise

En nous appuyant sur les 6 variables qualitatives construites précédemment, nous avons réalisé une A.F.C.M.. Le schéma 13 correspond à la projection sur le premier plan factoriel des modalités des 6 variables en question. Le premier axe, qui explique près de 15 % de l'inertie du nuage de points, s'interprète par l'opposition entre la périphérie lointaine, les faibles densités, les maisons isolées et les fortes fréquences de couples avec enfants d'une part et d'autre part le

péricentre, les fortes densités, les appartements dans des petits immeubles et les proportions importantes de célibataires. Le deuxième axe (7,8 % d'inertie expliquée) permet de souligner la spécificité des zones majoritairement anglophones, souvent situées en première couronne et habitées par des citadins plutôt aisés. Elles s'opposent sur cet axe aux zones exclusivement francophones et à la périphérie lointaine. L'axe 3 explique 7,2 % d'inertie et permet de souligner cette fois la spécificité des zones péricentrales, anglophones, où les résidents ont des revenus élevés et occupent principalement des appartements dans des grands immeubles. Les zones aux fortes proportions de célibataires complètent ce tableau. L'axe 4 (5,7 % d'inertie expliquée) met en relation les zones mixtes du point de vue des langues parlées et celles habitées par des populations plutôt défavorisées. Une opposition nette s'affirme entre ces derniers quartiers et les zones périphériques. Le cinquième et le sixième axe expliquent respectivement 5,5 % et 5,2 % d'inertie, ils permettent d'éclairer la spécificité des zones centrales.

Schéma 13 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des 6 variables qualitatives décrivant les espaces résidentiels montréalais



Seuls les six premiers axes ont été retenus. Les coordonnées sur ces axes des individus statistiques (les zones) ont été récupérées et utilisées pour une C.A.H.. Cette classification nous a permis de choisir une partition en 8 groupes, qui ont par la suite été affinés par la méthode

d'agrégation par centres mobiles. Les résultats obtenus ont été majoritairement conservés malgré le reclassement d'une trentaine de zones par nos soins (sur plus de 700…). La carte 39 permet de visualiser l'inscription géographique des groupes formés. Les zones restées en blanc sont des zones non résidentielles. On y retrouve une partie du parc Mont-Royal, le parc Lafontaine et diverses autres zones péricentrales et périphériques. Les tendances évoquées pour présenter les groupes ont été synthétisées sur le graphe 5, qui réunit plusieurs histogrammes permettant de décrire les groupes et de les comparer.

Les 8 groupes formés ressortent avec une identité forte que nous proposons maintenant de préciser :

- Le centre de Montréal correspond exactement au centre tel qu'il a été délimité dans le chapitre précédent de cette seconde partie. La densité de population n'y est pas très élevée puisqu'elle n'est que de 6 761 habitants/km², ce qui est légèrement au-dessus de la moyenne de l'aire urbaine. Les logements sont essentiellement situés dans des immeubles (57 % de 5 étages ou plus et 39 % de moins de 5 étages). 71 % des résidents sont francophones, contre 23 % d'anglophones. Les revenus y sont légèrement inférieurs à la moyenne. 52 % des ménages sont composés d'un seul individu, et 28 % seulement sont des couples avec ou sans enfant(s), ce qui suggère une part importante de colocations et de familles monoparentales.

- Le second groupe est le péricentre ouest. Il se situe en effet à proximité immédiate du centre mais s'étend uniquement vers l'ouest (du sud-ouest au nord-ouest). La densité moyenne y est forte pour Montréal, elle atteint 9 000 habitants/km². On y retrouve différents types de logements, avec un tiers dans des petits immeubles, un tiers dans des grands immeubles et le troisième tiers dans des maisons individuelles, jumelées ou mitoyennes. Les ménages de ce groupe ont les revenus moyens les plus élevés, avec plus de 3 600 CAN$ par mois et par unité de consommation. Les francophones et les anglophones se répartissent à parts égales dans ces zones, mais cette moyenne cache mal certaines enclaves aussi bien francophones qu'anglophones. Les ménages à une personne représentent 40 % de l'ensemble des ménages, contre 25 % pour les couples sans enfant et 23 % pour les couples avec enfants.

- Le péricentre est s'étend à partir du centre vers l'est de l'île de Montréal. C'est le groupe le plus dense en moyenne, avec plus de 11 500 habitants/km². Les logements sont presque exclusivement situés dans des immeubles de moins de 5 étages. Ces zones sont essentiellement habitées par des francophones dont les revenus sont assez faibles en moyenne (1 800 CAN$ chaque mois, par ménage et par unité de consommation, soit tout de même deux fois moins que le groupe précédent…). Les ménages sont composés pour moitié d'une seule personne, 22 % sont des couples sans enfant et 14 % des couples avec enfants.

- Les noyaux populaires péricentraux correspondent à plusieurs groupes de zones répartis en peau de léopard aux abords et dans les deux groupes de zones péricentrales précédemment décrites. La densité y reste élevée avec près de 10 500 habitants/km². Les logements sont généralement (à 84 %) situés dans des immeubles de moins de 5 étages et 8 % d'entre eux le sont dans des immeubles de 5 étages ou plus. La spécificité de ce groupe de zones tient aux faibles revenus moyens des ménages, avec moins de 1 400 CAN$ par mois et par unité de consommation. On remarque également une certaine diversité dans les langues parlées, avec certes une majorité de francophones (68 %), mais une proportion relativement forte d'anglophones (22 %) et de citadins ni francophones ni anglophones (10 %). Nous ne considérons ici que les langues parlées et non les origines ethniques des citadins, on peut supposer ici une part assez élevée de citadins francophones ou anglophones, mais d'origine variée. 35 % des ménages ne sont composés que d'une seule personne, 19 % sont des couples sans enfant et 25 % avec enfant.

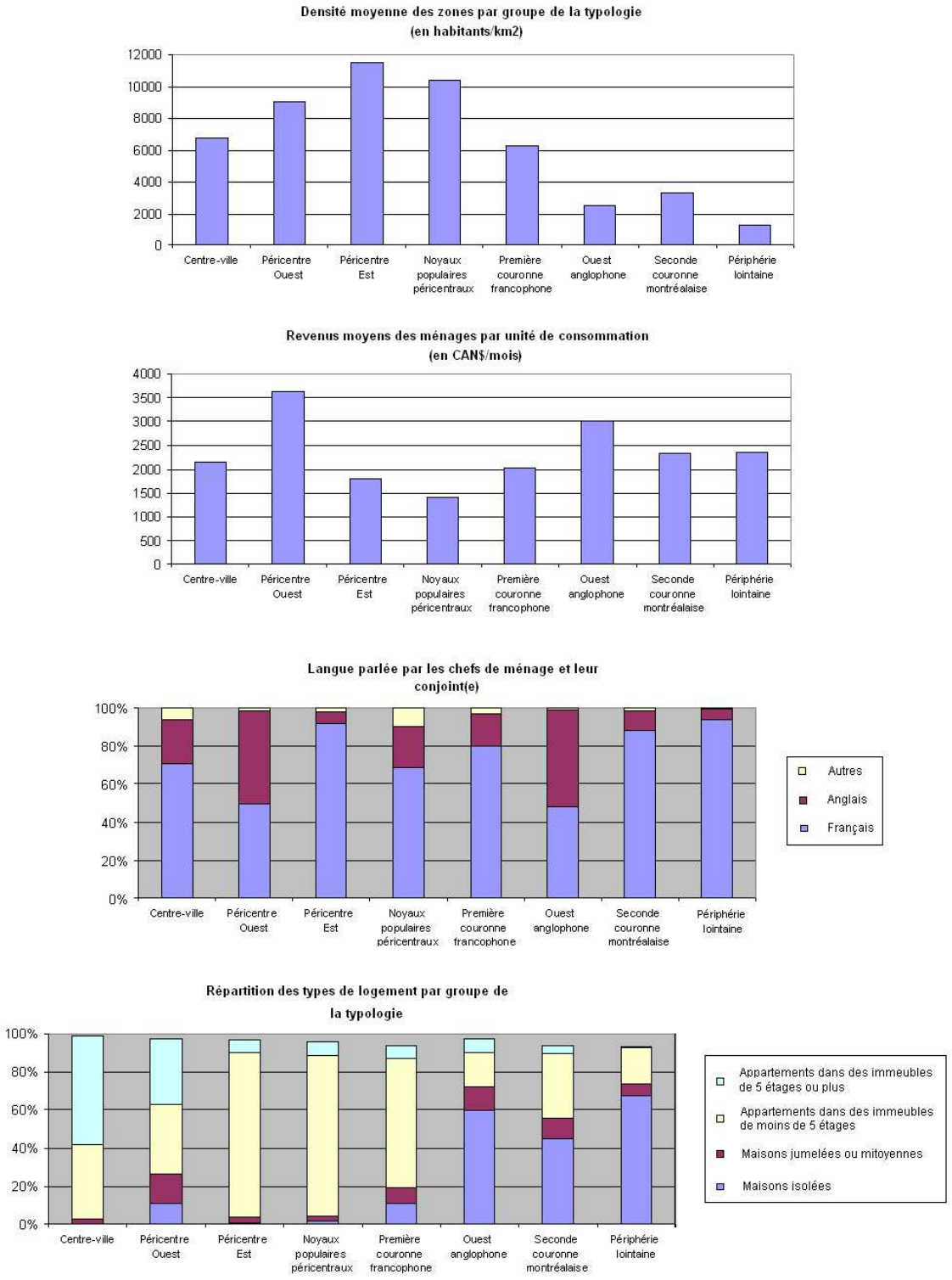
- La première couronne francophone s'étend au nord-est et au sud du centre. La densité moyenne tombe à 6 200 habitants/km² malgré la proportion encore élevée de logements dans des immeubles de moins de 5 étages (68 % des logements). On ne trouve dans cette zone malgré l'éloignement relatif du centre que 11 % de maisons isolées et 8 % de maisons jumelées ou mitoyennes. Les francophones y sont majoritaires avec plus de 80 % des résidents et les revenus moyens des ménages restent assez faibles avec 2 000 CAN$ par mois et par unité de consommation. Les couples sans ou avec enfant(s) atteignent chacun 26 % de l'ensemble des ménages.

- L'Ouest anglophone de l'île de Montréal vient ensuite. La densité y est faible avec 2 500 habitants/km² seulement. Ceci s'explique en partie par le grand nombre de maisons isolées et de maisons jumelées ou mitoyennes (respectivement 60 et 13 % des logements). Les revenus moyens des ménages de ce groupe sont très supérieurs à la moyenne de l'aire urbaine puisqu'ils s'élèvent à 3 000 CAN$ par mois et par unité de consommation. La relation positive entre revenus élevés des ménages et part des anglophones se confirme puisqu'ils représentent dans ce groupe plus de la moitié des chefs de ménages et de leur conjoint(e). Vis-à-vis du péricentre ouest, une différence nette apparaît au niveau des structures de ménages résidents (qui fait écho à celle des types de logements). On trouve en effet dans les zones de ce groupe plus de 42 % de couples avec enfant(s) et plus de 25 % de couples sans enfant.

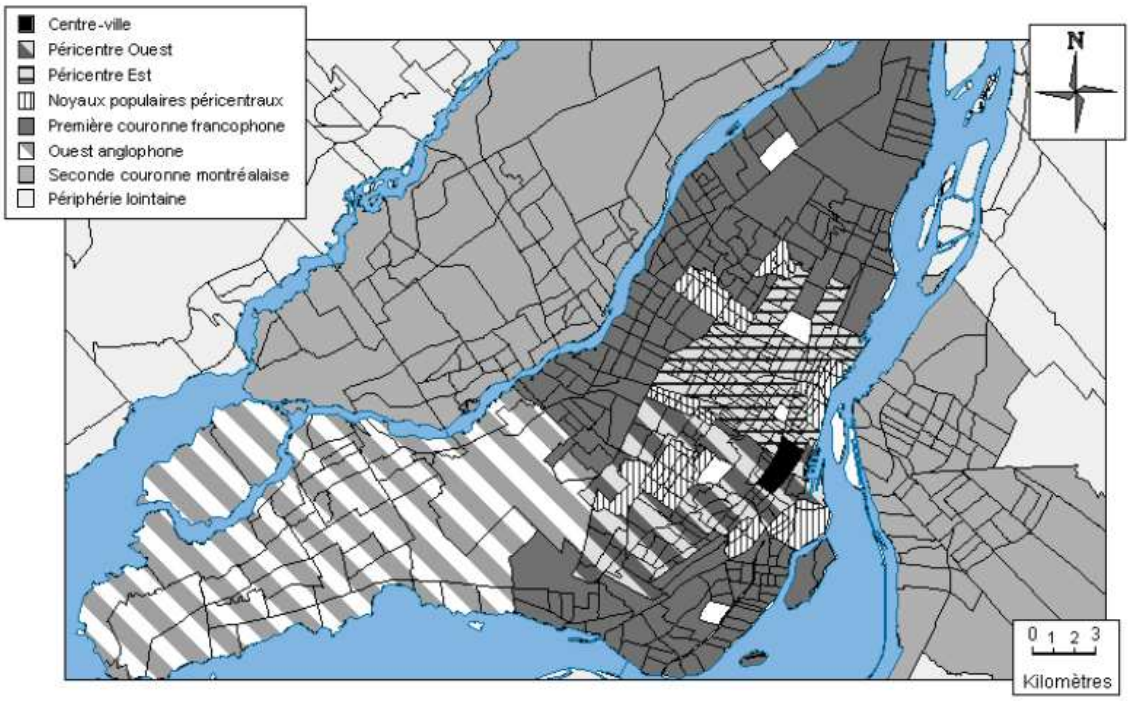
- La seconde couronne montréalaise s'étend à l'extérieur de l'île de Montréal, vers le sud-est et le nord-ouest. Elle concerne donc les municipalités de Longueuil et de Laval. La densité moyenne de population y est faible mais varie fortement entre les centres des municipalités susnommées et leurs franges. Les maisons isolées sont nombreuses, mais c'est également le cas des appartements dans de petits immeubles (ils représentent respectivement 45 et 33 % des logements). Les zones de ce groupe sont presque exclusivement francophones (88 % des citadins). Le revenu moyen des ménages correspond à la moyenne de l'aire urbaine (2300 CAN$ par mois et par unité de consommation). La structure des ménages est plutôt variée, avec 23 % de ménages à une personne, 28 % de couples sans enfant et 34 % de couples avec enfant(s).

- La périphérie lointaine correspond aux zones situées au-delà des précédentes. Elles s'étendent assez loin du centre (certaines zones en sont éloignées de plus de 50 km). La densité est la plus faible de l'ensemble des groupes, avec 1 300 habitants/km². Plus de deux-tiers des logements sont des maisons isolées, mais les appartements dans des petits immeubles résistent bien avec plus de 19 %. 95 % des résidents sont francophones et les revenus moyens des ménages de cette zone sont similaires à ceux du groupe précédent, proche de la moyenne de l'aire urbaine. 41 % des ménages sont des couples avec enfant(s) et 28 % des couples sans enfant.

Graphe 5 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle montréalaise



Carte 39 : Typologie résidentielle de l'espace urbain montréalais



Les typologies résidentielles construites dans ce chapitre rendent compte de spécificités très largement dépendantes des contextes de chaque aire urbaine. Quelques ressemblances entre les cas peuvent cependant être pointées. L'éloignement au centre des espaces résidentiels se décline par exemple assez systématiquement par une chute des densités moyennes, bien que celles-ci masquent des disparités potentiellement fortes (en particulier à Niamey et Puebla). Toujours selon ce facteur, l'importance en proportion des familles ne fait que croître. Dans les deux villes du Sud, cela renvoie au lien entre la pauvreté et l'importance de la natalité, puisque les résidents des périphéries sont défavorisés au regard des autres citadins. La dynamique est différente à Lyon et Montréal, où la vie en périphérie renvoie plus largement à un choix d'espace, de tranquillité, de verdure (bien que les prix du foncier puissent également jouer un rôle important). L'offre immobilière s'est alors rapidement adaptée à cette situation, et l'on retrouve dans les zones centrales et péricentrales des proportions plutôt faibles de logements adaptés pour accueillir des familles. Toujours dans ces deux villes et contrairement aux cas niaméen et poblanais, les populations les plus défavorisées ne se voient pas tant reléguées dans les périphéries que

concentrées sur certains espaces spécifiques, les zones de « banlieues » à Lyon et les noyaux populaires péricentraux à Montréal.

Au-delà de l'organisation des activités et des résidences, dont rendent compte les typologies construites dans cette seconde partie, nous proposons maintenant de nous concentrer à nouveau sur l'individu pour étudier son articulation des territoires urbains au quotidien, et le replacer au cœur des dynamiques ségrégatives contemporaines.

Partie 3 :

Des comportements quotidiens aux relations des citadins à la ville,

une approche de la ségrégation urbaine

à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

La partie II a permis de mieux rendre compte des configurations des métropoles niaméenne, poblanaise, lyonnaise et montréalaise, tant du point de vue des espaces résidentiels que des territoires d'attraction. La qualification des lieux d'habitat par grands groupes permet de mettre en relief, à un moment donné, le résultat des choix sous contrainte réalisés par les ménages. Il s'agit de choix dont les conséquences sont importantes en termes de relations entretenues par les citadins avec la ville, et d'un premier pas dans la compréhension et la description des modes de vie urbains.

Dans cette troisième partie, nous poursuivons et complétons la description des modes de vie urbains pour être en mesure de rendre compte des rapports entretenus par chaque citadin avec la ville. Nous présentons dans un premier temps le positionnement de cette partie vis-à-vis de la problématique et la méthodologie qui y est associée. Dans un second temps sont présentées les typologies des individus relatives aux activités réalisées. Cette approche volontairement a-spatiale est complétée ensuite par la considération des lieux de résidence et d'activités. Divers rapports à la ville sont finalement étudiés (immobilité, vie locale, pratique éventuelle du centre et des pôles d'attraction). Les comportements individuels en termes de mobilités et d'activités permettent ainsi d'enrichir la perspective usuelle de la ségrégation urbaine.

I. L'individu au cœur de la réflexion sur la ségrégation urbaine, méthode

Dans cette troisième partie, l'individu se replace au cœur de l'analyse, à travers les activités et les mobilités dont il est l'acteur. Nous rappelons ici notre objectif, qui est de qualifier les comportements des citadins au quotidien pour mieux comprendre leurs effets, atténuant ou accentuant les spécialisations socio-économiques des espaces résidentiels. La présentation des résultats s'organise en trois temps, que nous proposons maintenant de décrire, tout en précisant le cadre théorique qui accompagne cette structuration de notre propos.

A. Les typologies individuelles, pour distinguer les citadins selon leurs activités hors-domicile

Les modes de vie urbains sont abordés sur la base des activités réalisées à l'extérieur du domicile (nous travaillons sur les mobilités associées à ces activités). Ces dernières peuvent être hiérarchisées selon leur niveau de contraintes. Le travail et les études sont des activités fortement contraintes, tant spatialement que temporellement. Elles se déroulent en un lieu précis, fixé sans négociation préalable avec le citadin concerné, tout au moins généralement[45], et à une heure précise. Ce sont également des activités dont la fréquence est importante, généralement quotidienne. Les achats, les accompagnements ou encore les services et les déplacements pour la santé ne sont pas caractérisés par un niveau de contrainte aussi élevé, mais sont tout de même nécessaires au bon fonctionnement du ménage. Les loisirs, les visites ou encore la pratique associative ou religieuse rentrent dans un troisième cadre, dans lequel le choix a nettement pris le pas sur la contrainte. La pratique religieuse et les visites, qui s'inscrivent en particulier à Niamey dans une perspective de maintien des réseaux sociaux, peuvent également être perçus comme partiellement contraints. A. Marie [1997] évoque trois devoirs typiques du citadin africain envers ses relations : la participation aux cérémonies familiales, aux activités publiques et la réalisation de visites fréquentes. Ces remarques ne remettent toutefois pas en cause la hiérarchie des activités, qui s'inscrit principalement dans notre démarche d'exposition.

[45] Le télétravail fait exception, mais son développement reste marginal encore aujourd'hui.

Nous considérons dans cette partie un ensemble d'activités, dont le motif des déplacements recensés rend compte. L'objectif de la première section est alors de rechercher et de hiérarchiser les facteurs qui déterminent la réalisation éventuelle de ces activités. Nous avons construit autant de variables binaires qu'il y a d'activités pour préciser leur réalisation ou non par l'individu en question. Les variables explicatives sont de deux ordres. Elles font référence d'une part à des caractéristiques socio-économiques individuelles, l'âge, le statut, le genre, le niveau d'instruction ou la position dans le ménage par exemple. Dans un second temps, les informations mobilisées concernent le ménage d'appartenance, sa structure, ses revenus par unité de consommation et sa motorisation. A chacune d'elles sont associées des contraintes de niveau et de nature différents, ainsi que des avantages qui vont avoir in fine un effet sur la réalisation de certaines activités plutôt que d'autres. *« Constraints on travel can be imposed by a person's social or economic status, by one's household and societal roles, or by one's location vis-a-vis the transport system and activity sites »* (Hanson & Hanson, 1981:334).

Nous ne présenterons pas l'ensemble des traitements et analyses statistiques réalisées dans la mesure où la construction d'une typologie suppose une considération exhaustive des facteurs, à chacune des étapes. Toutes les variables, explicatives ou descriptives, sont qualitatives. Les croisements et décorrélations ont donc été réalisés sur la base de tableaux de fréquences croisés. Pour statuer sur l'existence d'une relation statistique entre les variables, le préalable était le test d'hypothèse du χ^2. Lorsque l'hypothèse d'indépendance entre les deux variables était rejetée, nous avons calculé le coefficient de contingence[46], qui permet de mesurer la force de la relation existante. C'est sur la base de la comparaison de ces coefficients que nous avons pu pointer et hiérarchiser les facteurs déterminants pour comprendre la réalisation éventuelle des activités considérées. Une pondération a systématiquement été prise en compte dans les analyses et calculs de fréquences. Dans le schéma synthétisant la typologie (ou une de ses parties), les effectifs sont présentés non-pondérés pour que le lecteur puisse se rendre compte de la marge de sécurité statistique associée à nos choix de classification. Le critère d'arrêt pour les partitions est lié soit à la faiblesse de l'effectif du groupe en question, soit à l'absence de variables supplémentaires permettant d'expliquer la réalisation éventuelle des activités considérées (pour le sous-groupe en question). C'est ce qui explique que les groupes obtenus ne résultent pas d'un nombre égal de

[46] Le coefficient de contingence varie de 0 (indépendance entre les deux variables) à 1 (corrélation parfaite).

partitions, et possèdent des effectifs variables. Pour des questions d'homogénéité entre les villes, n'ont été considérés dans les quatre aires urbaines que les étudiants de 14 ans ou plus (l'enquête niaméenne s'y limitant).

Les citadins sont finalement regroupés selon diverses caractéristiques individuelles ou liées au ménage d'appartenance. Les variables spatiales (localisation du ménage et des activités) sont volontairement écartées dans un premier temps pour être plus spécifiquement abordées dans la seconde section. Ce choix repose sur notre volonté de distinguer spécifiquement ce qui relève des configurations spatiales (résidentielles et fonctionnelles) et ce qui n'en relève pas.

B. Les espaces résidentiels et fonctionnels : introduction de l'espace dans l'analyse

Nous reprenons dans cette partie les typologies résidentielle et fonctionnelle dont la construction est décrite dans la partie II. Elles sont successivement utilisées au sein d'une approche en deux temps.

Des groupes de citadins auront été créés selon leurs activités, nous étudions dans un second temps la distribution dans les espaces résidentiels de ces groupes, pour savoir si les effets des facteurs discriminants successifs ne proviennent pas indirectement de la localisation du logement. Toutes les variables utilisées dans le cadre de la construction des typologies individuelles sont reprises, tant que les effectifs des groupes considérés le permettent. Nous étudions ensuite l'effet propre et direct sur les comportements individuels de la localisation résidentielle, considérée cette fois comme une variable explicative. Pour une meilleure compréhension, nous fixons successivement chacune des variables utilisées dans la construction de la typologie individuelle (décorrélations).

Le lieu de résidence est le point de départ quotidien des citadins. Sa caractérisation est donc nécessaire puisqu'il n'est pas sans effet sur la relation tissée in fine par le citadin avec la ville. Mais la nature des territoires pratiqués dans le quotidien mérite également que l'on s'y attarde. Nous avons considéré les activités pour lesquelles des pôles d'attraction ont été localisés. Pour l'emploi, nous avons pris en compte tous les citadins ayant fait un déplacement au motif *travail,*

et distingué la nature des territoires de destinations selon qu'ils correspondent aux pôles d'emplois, aux pôles d'attraction intermédiaires ou aux zones non-attractives. Cette même méthode a porté sur les déplacements liés à l'enseignement secondaire et universitaire, aux achats, aux loisirs et à la santé.

Tel que présentés dans la problématique de cette recherche, les modes de transport correspondent à des interfaces entre les citadins et leurs espaces de vie, ils correspondent aux moyens dont chacun dispose pour articuler ses activités au sein des espaces urbains. La relation tissée par les citadins avec leur ville est donc directement dépendante des pratiques modales. Celles-ci sont alors considérées dans notre approche des accès aux activités exercées par les individus. Les pôles d'attraction pourront être distingués à ce niveau selon leur localisation dans le centre de l'aire urbaine ou en dehors.

C. Les relations des citadins aux espaces urbains, la place du local, des pôles d'attraction et du centre de l'aire urbaine dans le quotidien des citadins

Le troisième temps de cette partie offre à voir directement les relations des citadins aux espaces urbains. Nous pointons tout d'abord les pratiques géographiquement limitées de l'espace, avec l'immobilité (absence de déplacements le jour enquêté) et la pratique exclusive du local (tous les déplacements de l'individu confinés dans un espace circulaire de 1,25 km de rayon autour du domicile). L'espace local a été construit autour des centroïdes de chaque zone (nous avons choisi les découpages les plus fins dont nous disposions pour chaque ville). Pour les zones les plus grandes, ce travail à partir des centroïdes est peu performant. Nous avons tout de même vérifié la stabilité des résultats, jugée satisfaisante, dans l'hypothèse où nous faisions varier la distance limite autour de 1,25 km. Ce choix fait référence à un temps de déplacements en marche à pied de 15 minutes, réalisé à 5 km/h. Cette définition du local ne tient aucune considération des effets de coupure éventuels évoqués dans la seconde partie (relief accidenté, fleuve, rivière, axes routiers ou autoroutiers importants, etc.), et le local ne doit pas être placé sur le même plan que le quartier, pour lequel nous n'aurions pu trouver une définition comparable dans les quatre contextes. Les calculs (parfois importants, ils portent par exemple sur plus de 1400 zones à Montréal) ont été réalisés grâce à un logiciel de cartographie (MapInfo). Il ne s'agit pas ici de

porter un regard connoté sur la proximité. Elle peut être tant contrainte, imposée que choisie, voulue et assumée. Nous souhaitons mettre en valeur les différences interindividuelles en termes de pratiques, non les inégalités.

La relation entre citadins et espaces urbains a ensuite été appréhendée sur la base de la pratique éventuelle des pôles d'attraction (associés aux activités réalisées) et du centre de l'aire urbaine (quel que soit le motif). Ces territoires sont effectivement considérés comme spécifiques et s'y diriger signifie que l'individu participe à leur attraction. Le centre est considéré ici comme un territoire attractif spécifique et son appréhension vise à comprendre la place du cœur de l'aire urbaine dans les espaces pratiqués quotidiennement. Nous ne portons pas non plus de jugements sur les bienfaits ou les problèmes suscités par ces pratiques éventuelles, nous souhaitons simplement les qualifier et les comprendre, pour porter à terme un discours sur la ségrégation urbaine contemporaine. Les modes utilisés sont décrits pour préciser les pratiques spécifiques des citadins dans les espaces urbains.

Nous décrivons la variabilité des pratiques individuelles spatiales entre les groupes grâce à des pourcentages de variance expliquée, calculés à l'occasion d'une analyse de variance. L'objet de cette technique statistique est de comparer, au sein d'un groupe, les moyennes entre différents sous-groupes, pour pouvoir éventuellement statuer sur leur non-égalité statistique. Si tel est le cas, la partition à la base de l'obtention des sous-groupes peut être considérée comme pertinente. Elle le sera d'autant plus que le pourcentage de variance expliquée est important. Il correspond à la variance entre les sous-groupes divisées par la variance totale (du groupe initial). Nous précisons cependant que ces pourcentages sont généralement faibles dans le domaine des études de transports.

Pour pouvoir visualiser les différences entre les contextes considérés, ceux-ci seront abordés successivement dans chacun des trois temps que nous venons de décrire. Une synthèse comparative clôturera cette partie.

II. Typologies individuelles a-spatiales, une caractérisation des activités hors-domicile

Nous disposons pour chaque aire urbaine étudiée d'un ensemble de variables binaires permettant d'indiquer, pour chaque citadin, la réalisation ou non des activités hors-domicile telles que le travail, les études, les achats, les loisirs, les visites, la santé et les accompagnements. Ces derniers sont considérés comme des activités à part entière dans la mesure où ils prennent du temps et s'inscrivent dans les espaces urbains. Il s'agit donc de pointer les facteurs qui discriminent la structure de la mobilité par motif. Les fréquences évoquées ici correspondent au pourcentage de citadins ayant réalisé au moins une fois l'activité en question dans la journée enquêté.

A. Le statut comme caractéristique de différenciation majeure

1. Les statuts, répartition et position sociale associée dans les quatre aires urbaines

Dans les quatre cas, les statuts se sont imposés comme primordiaux pour comprendre les activités réalisées. Les modalités qui y sont associées ne sont pas exactement les mêmes selon les enquêtes. A Niamey, Puebla et Montréal, les scolaires et les étudiants sont regroupés (dans l'enquête) au sein d'une même modalité. Ces deux groupes de citadins ont alors été distingués au moment de la seconde segmentation. Les actifs salariés et non-salariés sont considérés séparément dans la capitale nigérienne, ce qui fait écho à l'opposition entre le travail formel et informel, associé à des situations professionnelles et sociales différentes [Baumann, 2003]. Pour G. Massiah et J.-F. Tribillon [1987], les sociétés africaines de la fin des années 90 semblaient se partager *« en deux grands regroupements selon le critère de la stabilité de l'emploi, de l'accès à des revenus stables, mêmes faibles, issus du secteur monétaire moderne »* (op. cit.:96). Cette remarque n'a pas perdu, à notre avis, de sa pertinence depuis. Dans les deux villes *du Nord*, les actifs à temps plein et à temps partiel sont distingués. Les derniers peuvent avoir choisi ou ont été contraints à des horaires moins exigeants pour s'occuper des enfants (ce sont souvent des femmes dans ce cas [Garner & alii, 2005]), mais aussi pour diverses raisons personnelles (problèmes de santé, projet extra-professionnel, etc.). Les chômeurs, les sans-activité et les retraités forment les

trois dernières modalités généralement présentes dans les enquêtes. L'enquête montréalaise regroupe les deux premières au sein de la modalité *autres*. A Puebla et surtout Niamey, les chômeurs et les retraités sont peu nombreux dans la mesure où ces situations sous-entendent, pour les responsables en charge de ces enquêtes-ménages, des allocations et des institutions pour les verser, qui n'existent pas toujours et ne touchent tout au moins qu'une faible part des personnes qui pourraient être concernées. Les chômeurs sont donc sous-estimés par rapport aux populations concernées par la définition du B.I.T.[47].

Dans le cas montréalais, nous avons recodé les individus de la catégorie *autres* ayant fait au moins un déplacement de motif *travail* dans les actifs à temps partiel (ce qui rend compte de l'instabilité probable de leur situation, à la base du codage parmi les statuts *autres*), ainsi que ceux qui ont fait au moins un déplacement de motif *études* dans le groupe des étudiants. Les caractéristiques d'âge, de genre, mais également les revenus des ménages d'appartenance ne diffèrent que faiblement entre les populations recodées et celles des groupes dans lesquels nous les avons inséré.

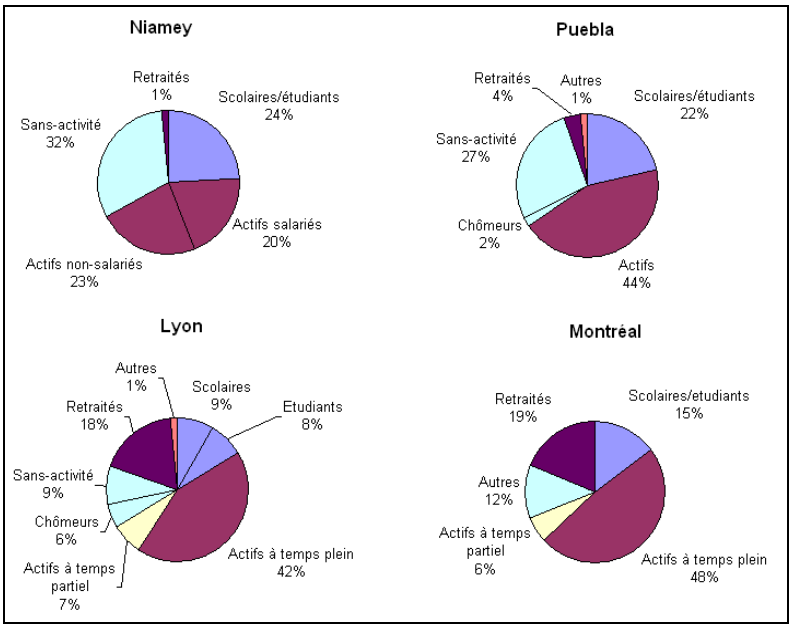
Les statuts permettent de définir un ensemble de contraintes auxquelles ils sont rattachés [Hanson & Hanson, 1981]. L'école, l'université et le travail sont imposés sur une base généralement quotidienne respectivement aux scolaires, aux étudiants et aux actifs. La recherche d'emploi nécessite également de la part des chômeurs certains rendez-vous professionnels et les personnes au foyer (souvent des femmes) ont la responsabilité le cas échéant des enfants. Les retraités sont quant à eux parfois contraints par leur état de santé déclinant, bien que le vieillissement de la population dans les métropoles occidentales passe par une amélioration de la santé des personnes âgées. Ces contraintes sont à mettre en balance avec des ressources, que l'on peut parallèlement associer à chaque statut. Généralement, les étudiants, les chômeurs, les sans-activité et les retraités disposent d'une plus grande flexibilité dans leur temps que les scolaires et les actifs, mais ces derniers peuvent profiter de leurs ressources économiques directes.

Une certaine logique de l'ordre des rôles sociaux est respectée par les résultats obtenus statistiquement. Les coefficients de contingence obtenus atteignent 40 % à 60 % pour les activités contraintes (travail et études) et dépassent 10 % pour les autres activités. Le graphe 6 présente les

[47] http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/chomeur-au-sens-du-bit.htm

répartitions des citadins selon leur statut dans les quatre aires urbaines de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal. Une lecture Nord/Sud de ces répartitions est possible, tant elles se ressemblent à Niamey et Puebla d'un côté et à Lyon et Montréal de l'autre. Cela provient principalement de la forme des pyramides des âges dans les villes considérées.

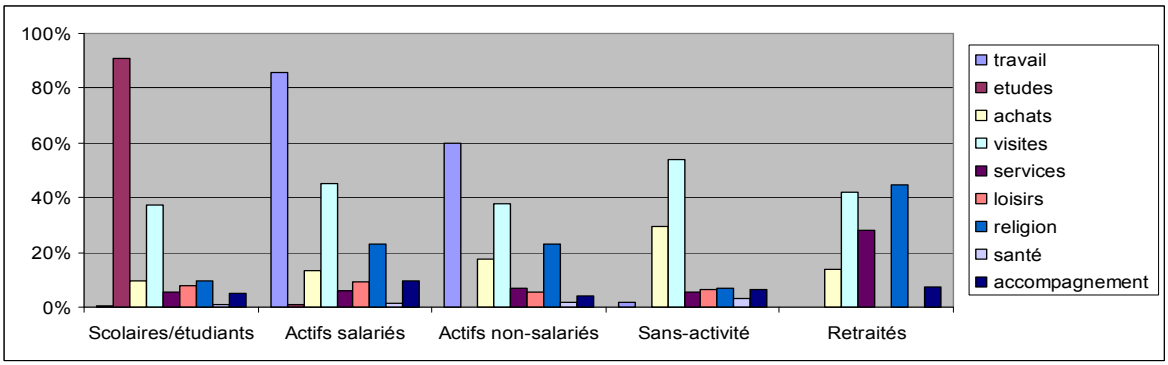
Graphe 6 : Répartition des citadins selon leurs statuts dans les quatre aires urbaines



2. *Les effets des statuts sur la réalisation des activités*

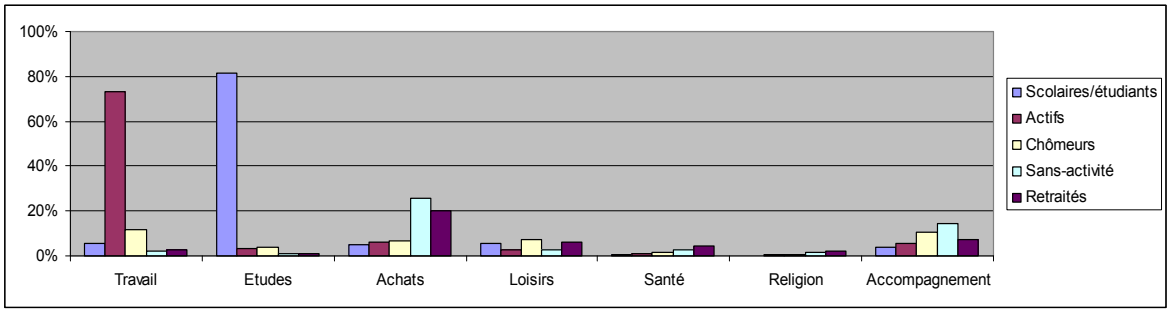
Les fréquences de citadins effectuant chaque activité sont présentées sur les graphes 7 à 10. A Niamey tout d'abord, les activités réalisées sont différentes selon le statut de l'individu. Les activités fortement contraintes sont celles qui varient le plus, mais les achats, les visites, les démarches et la pratique religieuse diffère également. Au-delà des études, 37,5 % des scolaires et étudiants visitent des amis ou de la famille au cours d'une journée-type. Les autres activités sont moins fréquentes. Les activités des actifs s'organisent autour du travail, pour lequel seul 60 % des non-salariés se sont déplacés le jour enquêté. Les visites, la religion et les achats viennent ensuite dans cet ordre. Les sans-activité concentrent leurs déplacements sur les visites (54 % en font) et les achats (30 %). Parmi les retraités finalement, la pratique religieuse est fréquente, les visites, les démarches et les achats complètent cet aperçu des activités qu'ils réalisent.

Graphe 7 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Niamey



A Puebla, plus de 80 % des scolaires/étudiants se sont déplacés dans le cadre de leurs études. Leurs activités annexes sont peu développées. C'est également le cas des actifs, parmi lesquels 73,3 % se sont déplacés pour aller travailler, mais dont les autres occupations sont moins fréquemment répandues (respectivement 6 % et 5 % d'entre eux sont aller faire des achats ou accompagner une tierce personne). Les activités recensées chez les chômeurs sont rares, quelles qu'elles soient. Près de 11 % d'entre eux ont accompagné quelqu'un au cours de la journée tandis que 12 % se sont déplacés dans le cadre de leurs loisirs (ce qui correspond au pourcentage le plus élevé sur les 5 statuts). La fréquence de sans-activité et de retraités effectuant des achats est plus élevée, et les premiers sont plus nombreux à accompagner des tierce-personnes (leurs enfants dans la majorité des cas). Le nombre d'activités réalisées quotidiennement par les Poblanais est plutôt faible, ce qui est en partie du à l'enquête elle-même, qui sous-estime en particulier les petits déplacements à pied.

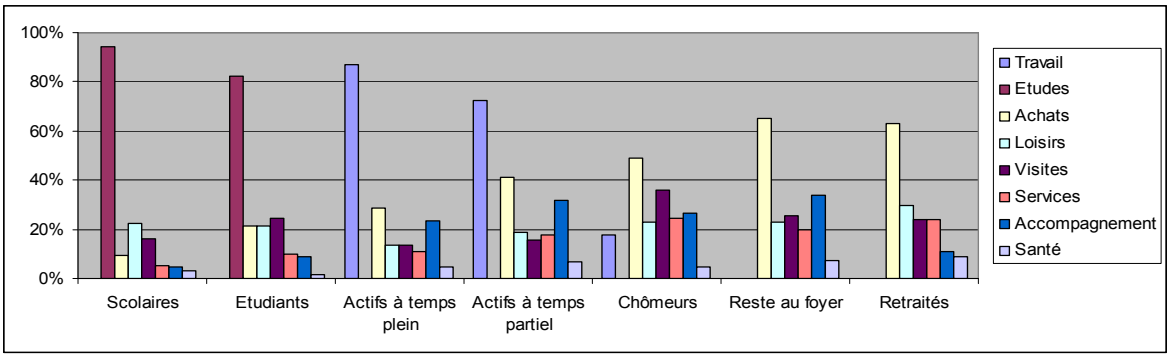
Graphe 8 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Puebla



A Lyon maintenant, les activités des scolaires et des étudiants sont organisées autour des études, même si presque un étudiant sur 5 déclare ne pas s'être déplacé pour ses études le jour enquêté

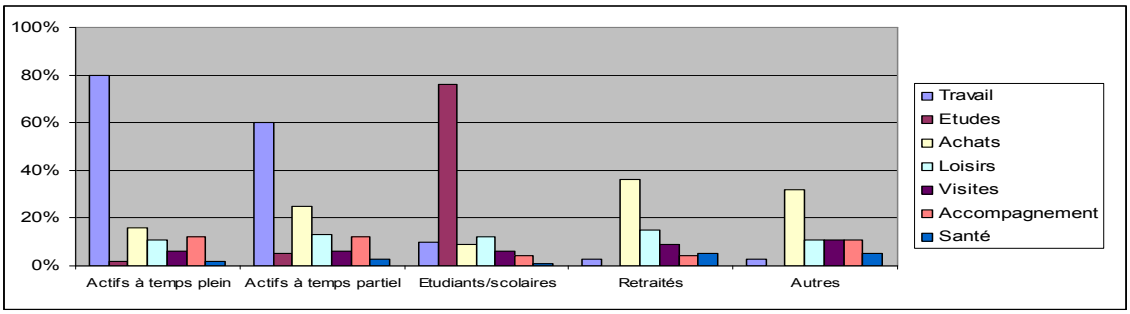
(contre un scolaire sur 20). Les loisirs et les visites occupent une place déjà assez marquée. Les actifs à temps plein et à temps partiel organisent leurs activités autour du travail. Les second y passe moins de temps cependant que les premiers, temps qu'ils ré-investissent dans les achats et l'accompagnement. Le travail à temps partiel est donc associé pour une partie d'entre eux à la volonté (ou la nécessité) de s'occuper du (ou des) enfant(s) du ménage. Les achats occupent ensuite une place importante dans le quotidien des chômeurs, des sans-activité (codés ici « reste au foyer ») et des retraités. Un citadin sur deux pour les premiers et deux sur trois pour les deux autres groupes se sont déplacés à cette fin. Les loisirs, les visites, mais également les démarches et services sont également assez fréquents pour eux.

Graphe 9 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Lyon



A Montréal (graphe 10), le travail prend moins de place au quotidien pour les actifs à temps partiel, qui sont plus alors que les actifs à temps plein à faire des achats. Les autres activités diffèrent peu pour ces deux catégories. Les achats occupent une position importante dans le quotidien des Montréalais retraités et de statuts *autres (*chômeurs et sans-activité). Les fréquences de citadins se déplaçant pour leurs loisirs varient peu selon les statuts.

Graphe 10 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Montréal



Dans les quatre aires urbaines, le statut a été choisi comme première variable de différenciation dans nos typologies individuelles. Les liens existant entre les statuts et les autres variables méritent maintenant d'être précisés pour mieux comprendre les situations et les rôles associés.

3. Les liens entre les statuts et les autres variables explicatives

L'âge, le genre et dans un troisième temps les niveaux d'études et de revenus sont les variables dont les liens avec les statuts sont les plus forts. En explicitant la nature de ces relations, nous précisons les rôles sociaux et les situations économiques associés à chaque modalité des statuts.

- Le lien entre les statuts et l'âge

Il n'est pas surprenant de relever un lien entre les statuts et l'âge des individus concernés dans la mesure où, dans cet ordre, les scolaires, les étudiants, les citadins en âge d'être actifs (actifs, chômeurs et sans-activité) et les retraités sont associés à des âges de plus en plus avancés. Au-delà de ce positionnement de certains statuts dans le cycle de vie, plusieurs points méritent ici d'être précisés.

A Niamey, les salariés sont plus jeune que les non-salariés et les sans-activité sont sur-représentés dans les classes d'âges jeunes et âgées. Les femmes enceintes et avec de jeunes enfants dans le premier cas et l'absence d'un régime de retraite suffisamment étendu dans le second cas expliquent cette répartition. A Puebla, les chômeurs sont plus jeunes en moyennes que les actifs. C'est le cas également à Lyon, puisque les chômeurs sont 39 % à avoir moins de 30 ans et 34 % à avoir plus de 40 ans (alors que parmi les citadins ayant un emploi, on retrouve 21 % de moins de 30 ans et 50 % de plus de 40 ans). A Montréal enfin, puisque les sans-activité et les chômeurs sont regroupés au sein d'une seule modalité, les répartitions spécifiques de chacun des deux n'apparaissent pas.

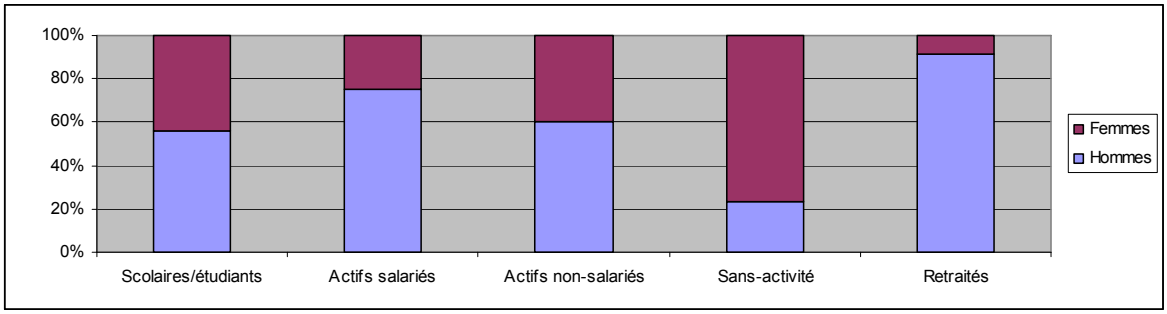
- Le lien entre les statuts et le genre

Moins trivialement que dans le cas de l'âge, le lien entre les statuts et le genre des citadins est très net dans les quatre aires urbaines.

A Niamey (graphe 11), les femmes dominent largement parmi les sans-activité (77 %), alors que les hommes sont plus représentés parmi les scolaires/étudiants (56 %), les actifs non-salariés

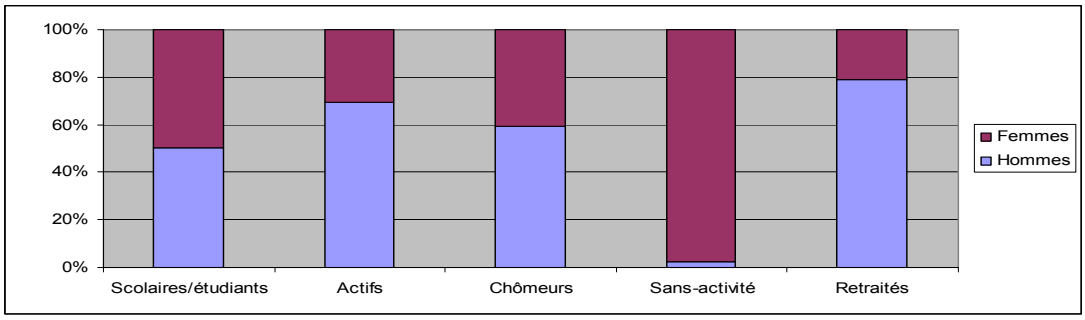
(60 %) et surtout les actifs salariés (75 %) et les retraités (qui, pour recevoir une retraite, ont dû travailler dans le secteur formel). Le déséquilibre important selon le genre parmi les actifs salariés mérite d'être souligné, il symbolise la force des rôles sociaux associés au genre dans cette ville.

Graphe 11 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Niamey



Les différences liées au genre sont nettes également à Puebla (graphe 12). Si la parité hommes/femmes est respectée pour les scolaires et les étudiants, les premiers sont majoritaires parmi les chômeurs, les actifs et les retraités tandis que les secondes constituent une large majorité des sans-activité (qui sont donc en général des femmes au foyer). Si les hommes composent la plus grande partie des retraités, c'est qu'ils sont plus nombreux à avoir exercé une activité leur permettant d'avoir droit à une retraite. On retrouve nombre de femmes de plus de 60 ans dans la modalité sans-activité. La forte proportion de familles parmi les ménages niaméens et poblanais (respectivement 82 % et 70 %) est à mettre en parallèle des fortes différences de répartition relevées entre hommes et femmes selon les statuts dans ces villes.

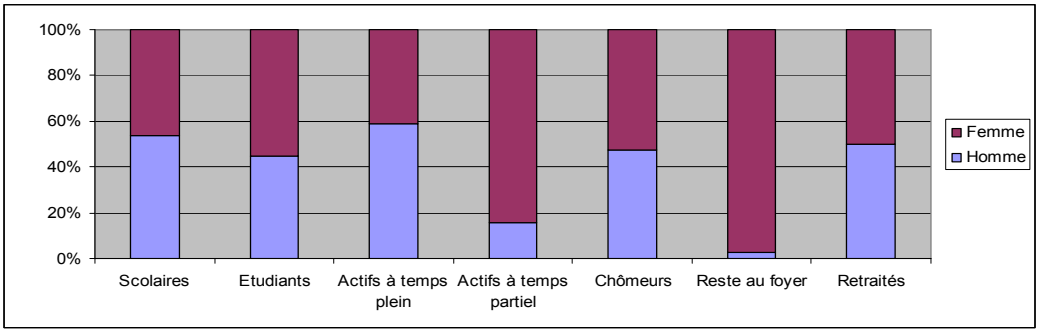
Graphe 12 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Puebla



A Lyon, le déséquilibre entre le statut et le genre se concentre sur les actifs à temps partiel et les citadins sans-activité, puisqu'ils sont composés respectivement de 85 % et de 97 % de femmes

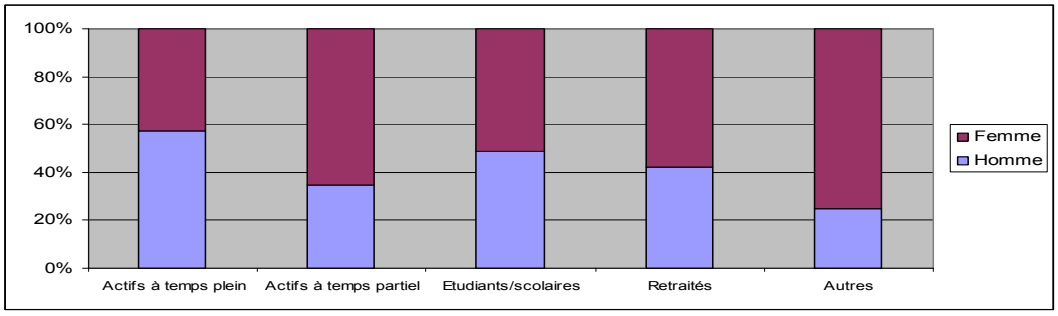
(graphe 13). Les différences sont moins nettes pour les autres statuts. La balance entre temps complet et temps partiel semble se faire en faveur du second chez les femmes, c'est également le cas à Montréal. La présence d'enfants dans le ménage explique assez largement ce déséquilibre. Selon J. Bué [2002], les temps partiels renvoient à des réalités différentes s'ils sont « imposés à l'embauche », « choisis pour s'occuper des enfants », ou « choisis pour d'autres raisons ». Dans le second cas de figure, les personnes concernées sont presqu'exclusivement des femmes. H. Garner & alii [2005] confirment également la préférence pour le temps partiel des actifs qui ont des enfants.

Graphe 13 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Lyon



A Montréal enfin (graphe 14), les hommes et les femmes sont également représentés chez les scolaires et étudiants, mais un déséquilibre apparaît en faveur des premiers chez les actifs à temps plein (57 contre 43 %) et en faveur des secondes chez les actifs à temps partiel (65 contre 35 %), les retraités (58 contre 42 %) et les statuts *autres* (75 contre 25 %). L'espérance de vie, plus forte pour les femmes, permet partiellement d'expliquer le déséquilibre observé chez les retraités. L'importance en proportion des femmes au foyer parmi les statuts *autres* explique enfin leur sur-représentation dans ce groupe.

Graphe 14 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Montréal

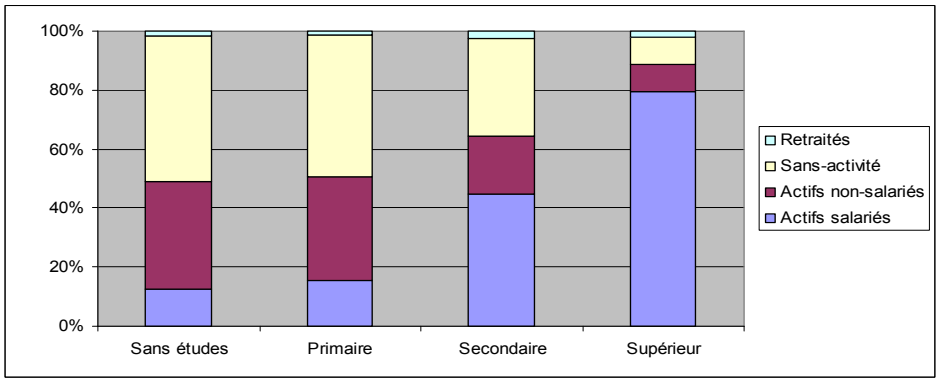


- Le lien entre les statuts et les niveaux de scolarité et de revenus

Bien que notre approche soit ici limitée à la mise en lumière de diverses corrélations entre les statuts et quelques facteurs socio-économiques et démographiques, nous avons pu, à travers les résultats présentés précédemment, soulever l'idée que les rôles sociaux associés aux statuts étaient sans doute plus marqués dans les deux villes du Sud et à Niamey en particulier. En considérant maintenant le lien des statuts avec les niveaux de scolarité et de revenus, nous sommes amenés à une lecture plus économique des situations sous-tendues par les statuts.

En ce qui concerne les niveaux de scolarité, on remarque à Niamey que parmi les personnes ayant terminé leurs études, les citadins non instruits ou ayant un niveau équivalent à l'école primaire sont majoritairement sans-activité ou non-salariés, ces proportions chutant avec l'élévation du niveau de scolarité au profit des actifs salariés, largement majoritaires (plus de 80 %) parmi les citadins ayant suivi des études universitaires. Le graphe 15 permet de visualiser cet impact net du niveau d'études sur le statut. Suivant la même logique, les niveaux de scolarité des chômeurs, des sans-activité et des retraités poblanais (effet de génération pour les derniers) sont globalement plus faibles que ceux des actifs.

Graphe 15 : Relation entre le statut et le niveau d'études des citadins niaméens



De manière moins nette à Lyon, les niveaux de scolarité sont globalement plus faibles pour les chômeurs et surtout pour les sans-activité vis-à-vis des actifs. Aucune différence n'apparaît cependant entre les actifs à temps plein et les actifs à temps partiel.

Les degrés de scolarisation sont fréquemment utilisés comme des proxys permettant d'approcher les répartitions des niveaux de revenus dans la population. Le lien entre ces deux variables est

confirmé à ce niveau. Les tendances concernant les niveaux de scolarité se retrouvent effectivement au niveau des revenus des ménages d'appartenance (alors même que cette dernière variable ne concerne pas les individus mais les ménages…). A Niamey, les actifs salariés sont plus nombreux en proportion dans les ménages les plus aisés, tandis que les actifs non-salariés et surtout les sans-activité le sont dans les ménages les plus pauvres. A Lyon, les actifs sont sur-représentés parmi les ménages les plus aisés, tandis que les actifs à temps partiel, les retraités, les sans-activité et les chômeurs appartiennent en proportion croissante dans cet ordre à des ménages plus défavorisés. C'est le cas également des scolaires et des étudiants, mais l'interprétation est moins aisée dans leurs cas (à l'exception des étudiants autonomes, la surreprésentation de ces jeunes citadins parmi les ménages moins aisés vient probablement du fait qu'ils appartiennent à des ménages plus grands). A Montréal enfin, les quintiles de revenus élevés sont nettement sur-représentés parmi les ménages des actifs à temps plein, ainsi que ceux des actifs à temps partiel. Inversement, les scolaires/étudiants, les retraités et les statuts *autres* appartiennent à des ménages des quintiles les moins élevés.

Finalement, les rôles et les situations associés aux statuts sont contrastés dans les quatre aires urbaines, et ces contrastes semblent plus forts à Niamey et Puebla qu'à Lyon et Montréal. Les variables utilisées ensuite dans les typologies individuelles diffèrent pour chaque aire urbaine, nous présentons donc chaque situation successivement.

B. Au-delà des statuts, les autres facteurs permettant d'expliquer la réalisation éventuelle des activités considérées

1. Le genre et les niveaux de revenus à Niamey

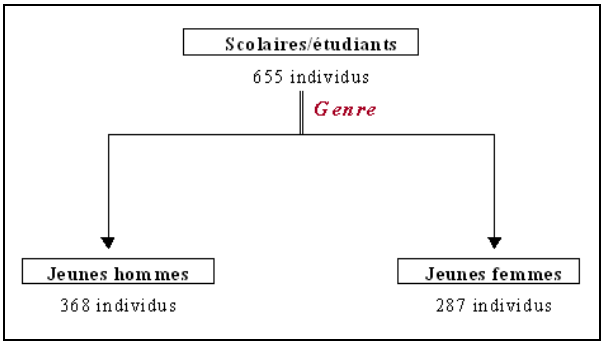
Les chômeurs enquêtés à Niamey ne sont que 39, ce qui interdit une quelconque partition supplémentaire pour ce groupe. Les scolaires/étudiants, les actifs salariés, les actifs non-salariés et les sans-activité ont quant à eux été segmentés par une seconde variable de différenciation.

- Les scolaires et les étudiants

655 scolaires et étudiants ont été enquêtés. Ces effectifs, pas très élevés au regard des nombreuses décorrélations prévues, permettent néanmoins de réaliser une partition supplémentaire. Les

étudiants étant trop peu nombreux pour constituer un groupe à part entière, nous avons finalement décidé de fonder cette partition sur le genre plutôt que sur la différence scolaire/étudiant. Les activités fortement contraintes varient peu, par contre les achats concernent deux fois plus de jeunes filles que de jeunes hommes. Les seconds sont plus nombreux à réaliser les autres activités, en particulier les visites (46 % d'entre eux en font contre 27 % des femmes), la pratique religieuse (16 % contre 1 %) et les loisirs (12 % contre 3 %). Le schéma 14 permet de visualiser cette partition et les effectifs des groupes créés alors.

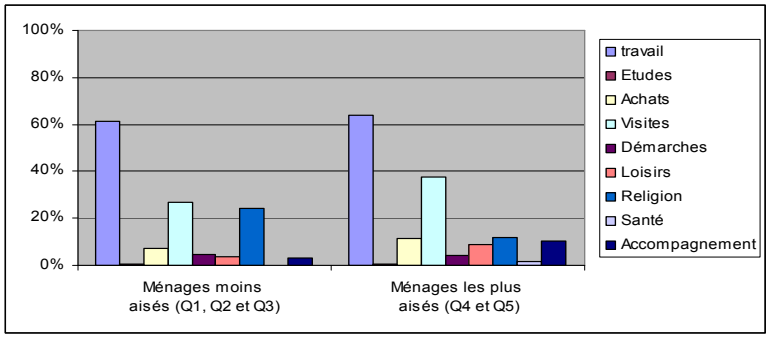
Schéma 14 : Branche de la typologie correspondant aux scolaires et étudiants niaméens



- Les actifs salariés

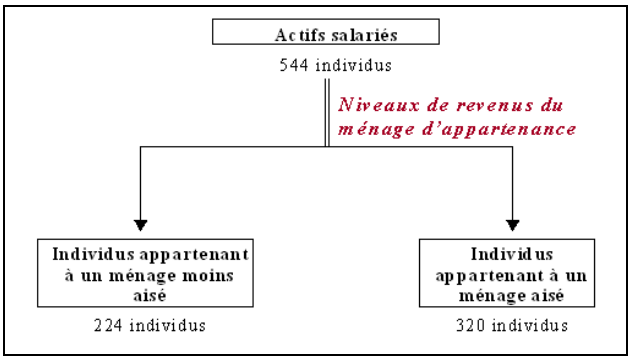
Les 544 actifs salariés sont des citadins plutôt favorisés. La variabilité interne à ce groupe, au regard des activités réalisées, est pourtant liée aux écarts de revenus du ménage d'appartenance (auxquels ils participent directement). Plus que le genre, le niveau de scolarité ou l'âge, cette variable distingue les ménages appartenant aux trois premiers quintiles de revenus par unité de consommation des deux derniers (qui correspondent aux 40 % de ménages les plus aisés). Tel que le graphe 16 le montre, les actifs salariés appartenant aux ménages les plus défavorisés se déplacent plus fréquemment que les autres pour leur pratique religieuse, les autres activités sont moins coutumières (achats, loisirs, visites, accompagnement, etc.). Comme souligné précédemment, les revenus du ménage d'appartenance sont positivement corrélés avec les niveaux de scolarité de l'individu en question, et (avec une moindre qualité) avec l'âge des citadins.

Graphe 16 : Fréquence d'actifs salariés effectuant chaque activité selon le niveau de revenus par U.C. du ménage d'appartenance à Niamey



La motorisation accompagne également la croissance des revenus, mais cette variable n'a qu'un effet limité sur les activités réalisées. Cela sous-entend qu'avec des moyens supplémentaires, les citadins se déplacent plus en voiture, mais également par les autres modes (en particulier les taxis collectifs). Nous remarquerons ici qu'une fois fixé le statut d'actif salarié, les différences entre les hommes et les femmes s'amenuisent fortement et deviennent négligeables. La partition finalement réalisée est présentée sur le schéma 15.

Schéma 15 : Branche de la typologie correspondant aux actifs salariés niaméens



- Les actifs non salariés

Les 628 actifs non-salariés ont été distingués selon le genre. Les hommes se déplacent plus souvent dans le cadre de leur activité professionnelle que ne le font les femmes. La pratique religieuse a également une place importante dans leur quotidien. Les femmes s'occupent par contre plus souvent des achats. On ne remarque que peu de différences au niveau des visites. Le graphe 17 permet de visualiser ces écarts tandis que le schéma 16 représente la partition réalisée et les effectifs qui y sont associés.

Graphe 17 : Fréquence d'actifs non-salariés effectuant chaque activité selon leur genre à Niamey

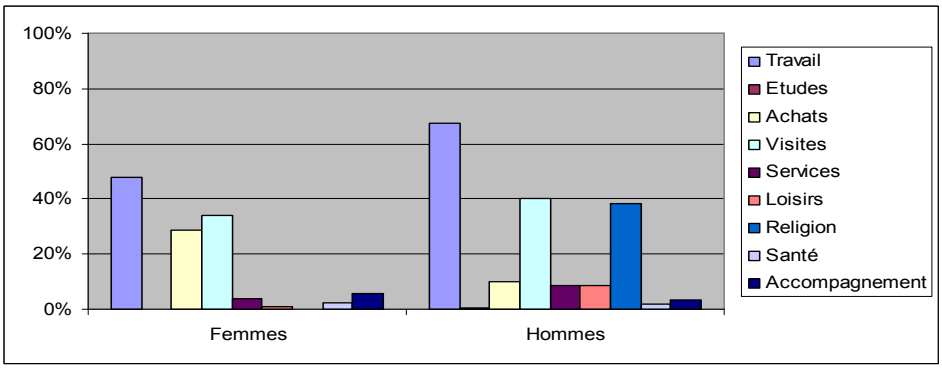
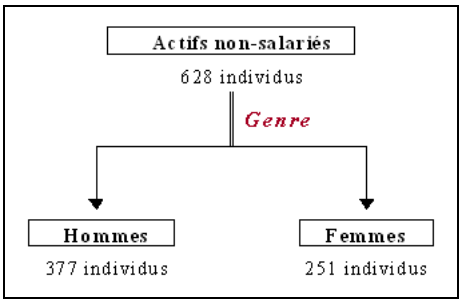


Schéma 16 : Branche de la typologie correspondant aux actifs non-salariés niaméens



- Les citadins sans activité

La différence n'est pas faite dans ce groupe entre les citadins qui recherchent un emploi et ceux qui n'en recherchent pas, et qui correspondent respectivement aux « chômeurs » et aux personnes dites « sans-activité » dans les autres enquêtes. Dans l'enquête-ménages réalisée à Niamey, les chômeurs ont été considérés comme tels lorsqu'ils recevaient une allocation chômage, ce qui n'est pas le cas dans l'immense majorité des cas. Les personnes sans-activité, dont 868 ont été enquêtés, sont majoritairement des femmes (à 76 %). Les différences sont telles cependant entre les hommes et les femmes (graphe 18) que la partition suivante de ce groupe a été basée sur la variable de genre. Les activités des femmes se résument aux achats et aux visites, 36 % d'entre elles se déplacent pour la première et 48 % pour la seconde. Quant aux hommes, s'ils font moins souvent d'achats que les femmes, toutes les autres activités sont réalisées avec une plus grande fréquence. C'est le cas en particulier des visites, de la pratique religieuse et des loisirs. La partition finalement réalisée pour les sans-activité est présentée sur le schéma 17.

Graphe 18 : Fréquence de sans-activité effectuant chaque activité selon leur genre à Niamey

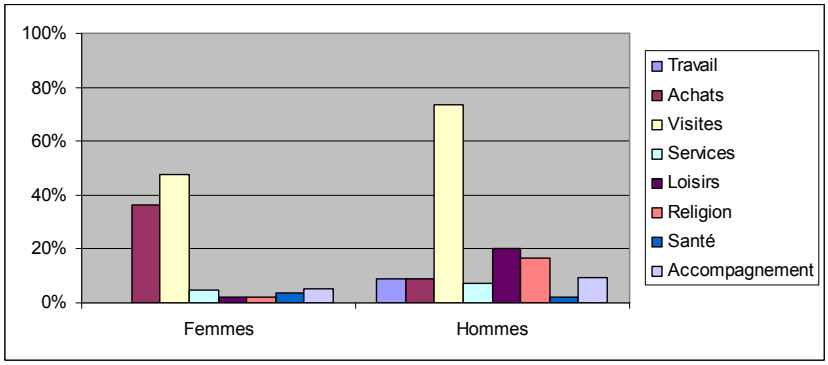
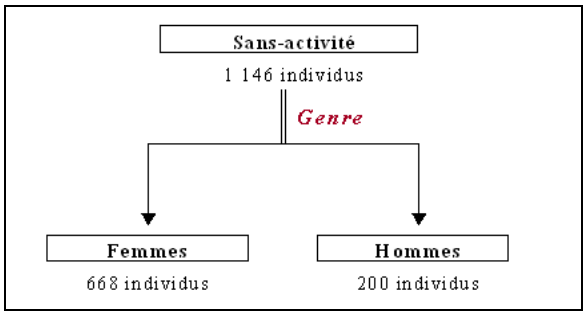


Schéma 17 : Branche de la typologie correspondant aux sans-activité niaméens



Nous obtenons finalement 9 groupes de citadins dont les activités sont différentes entre les groupes et plutôt ressemblantes à l'intérieur de chacun d'eux. Le genre et les niveaux de revenus (pour les actifs salariés) sont intervenus comme variables discriminantes. Les différences hommes/femmes se confirment donc dans le cas niaméen, alors même qu'en différenciant les citadins selon les statuts, nous observions dans la répartition des groupes des écarts importants entre hommes et femmes. La structure des ménages n'apparaît pas dans cette typologie.

2. L'âge, la motorisation des ménages et le genre à Puebla

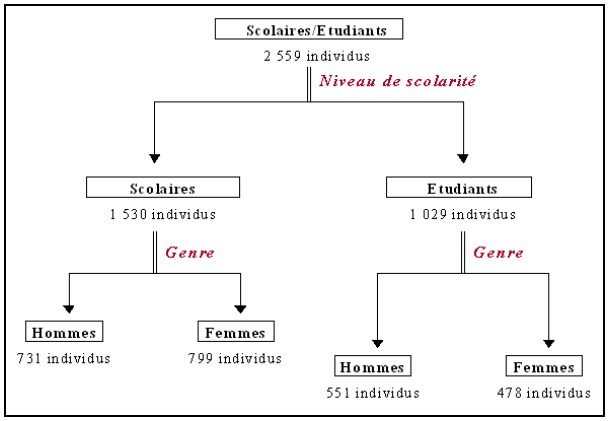
Les chômeurs et les retraités sont représentés par des effectifs trop faibles (respectivement 264 et 427 citadins) pour qu'ils fassent l'objet d'une partition supplémentaire. La suite de la construction de la typologie individuelle va donc porter sur les scolaires/étudiants, les actifs et les sans-activité.

- Les scolaires et les étudiants

Nous disposons pour la seconde partition de 2 559 scolaires/étudiants. Nous les avons distingués selon leur niveau de scolarité, i.e. selon la nature pré-universitaire ou universitaire de l'établissement dans lequel ils suivent leurs études. Les activités diffèrent nettement selon cette caractéristique, en particulier pour ce qui est des achats et des loisirs puisque près de deux fois plus d'étudiants que de scolaires se déplacent pour ces motifs. L'âge des citadins n'est évidemment pas le même pour les citadins de chacun des deux groupes.

1 530 scolaires et 1 029 étudiants résultent de cette partition. Les variations à l'intérieur de chacun de ces deux groupes sont plutôt faibles, à l'exception des achats et des loisirs, avec des variations notables selon le genre des citadins en question. Parmi les scolaires, les garçons sont trois fois moins nombreux à faire des achats et deux fois plus que les filles à se déplacer pour leurs loisirs. Ces mêmes déséquilibres se retrouvent pour les étudiants. Le genre est donc finalement à la base de la dernière partition de ces citadins. Les variations dans les activités vis-à-vis de l'autonomie ou non des étudiants ne sont pas significatives. Le schéma 18 présente les groupes finalement obtenus et les partitions dont ils proviennent.

Schéma 18 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux scolaires et étudiants poblanais



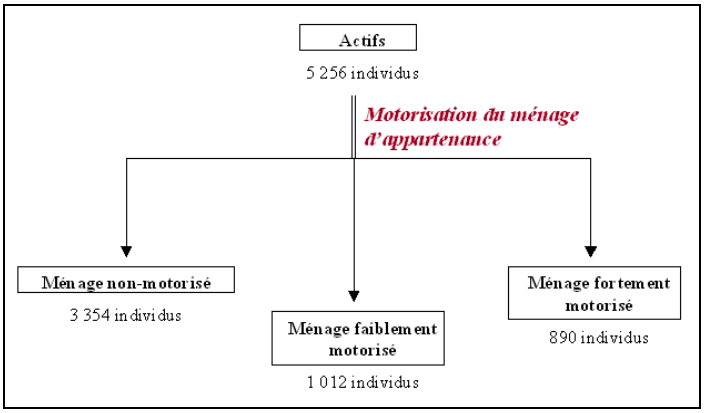
- Les actifs

La partition choisie dans le cas des 5 256 actifs poblanais s'est basée sur la motorisation des ménages d'appartenance (corrigée par le nombre d'adultes). Trois modalités existent pour cette

variable : la non-motorisation du ménage, la faible motorisation (présence d'au moins un véhicule dans le ménage mais au maximum d'un véhicule pour deux adultes), la forte motorisation (présence de plus de un véhicule pour deux adultes). Globalement, la mobilité des Poblanais appartenant à un ménage fortement motorisé est plus variée et dynamique. Cela se ressent pour l'ensemble des activités (à l'exception de la religion). Ils sont plus nombreux à suivre une formation complémentaire, à faire des achats ou encore à se déplacer pour leurs loisirs. De manière plus nette, les accompagnements sont bien plus fréquents pour eux qu'ils ne le sont pour les autres.

La motorisation des ménages d'appartenance est liée avec les niveaux de scolarité (qui est une variable individuelle). Parmi les citadins non motorisés, 73 % ont suivi au plus des études primaires ou secondaires (ou n'en ont pas suivi du tout), contre 54 % des faiblement motorisés et 36 % des fortement motorisés. Ce lien renvoie aux niveaux de revenus, dont la scolarisation est un des proxys les plus usuels. Nous rappelons ici que nous ne disposions pas à Puebla des revenus des ménages, qui auraient sans doute joué un rôle dans cette typologie. Nous aurions pu également avoir recours à la possession du permis de conduire, mais les différenciations interindividuelles associées à cette dernière variable sont moins nettes.

Schéma 19 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs poblanais



Chacun des sous-groupe obtenu s'est finalement révélé peu affecté par les autres variables à notre disposition (la faible fréquence des activités extra-professionnelles n'étant pas étranger à cet état de fait). Nous nous limitons donc à la partition présentée sur le schéma 19.

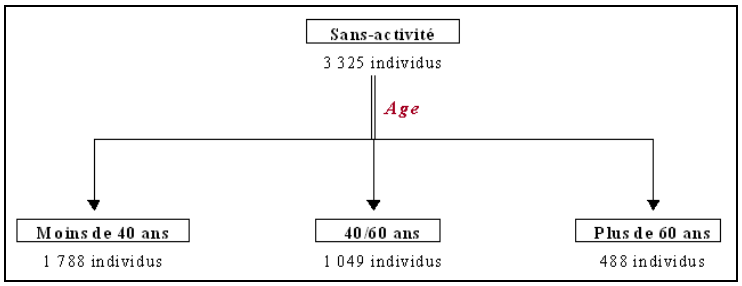
- Les sans-activité

Tel qu'évoqué précédemment, 98 % des sans-activité sont des femmes et 92 % n'ont pas le permis de conduire. La variable utilisée pour la seconde partition de ces citadins est l'âge. Trois modalités ont été choisies, ce sont les moins de 40 ans, les 40-60 ans et les plus de 60 ans. Elles s'associent à des effectifs respectifs de 1 788, 1 049 et 488 personnes. Les achats sont effectués plus fréquemment par les 40-60 ans vis-à-vis des deux autres groupes (33 % des premiers se sont déplacés pour ce faire contre 22 % et 23 % pour les deux autres groupes). La fréquence de sans-activité se déplaçant pour ses loisirs ou pour accompagner quelqu'un chute avec l'âge tandis que la relation inverse s'observe pour les déplacements de motifs santé et religion. Au-delà de 60 ans, les citadins confirment assez nettement un repli sur le logement et le quartier typique des personnes âgées.

Il existe un lien entre l'âge de ces citadins et l'appartenance à des ménages où il y a des enfants de moins de 15 ans[48] (une autre des variables retenues pour l'analyse). 80 % des moins de 40 ans vivent en effet dans des ménages de ce type, contre 53 % et 37 % pour les 40-60 ans et les plus de 60 ans. Cela confirme en partie l'interprétation proposée pour expliquer les différences entre les moins et les plus de 40 ans.

Parce que les effets des variables restant à notre disposition étaient trop faibles, nous avons décidé de ne pas faire de partition supplémentaire. Le schéma 20 présente la partition réalisée pour le groupe des citadins sans-activité.

Schéma 20 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux Poblanais sans-activité



[48] Cet âge a été retenu car il correspond à l'âge au-delà duquel les enfants quittent l'école secondaire, et sont donc amenés ensuite à être plus autonomes.

Quatorze groupes émergent finalement de notre typologie individuelle poblanaise. Après les statuts, les facteurs discriminants sont l'âge, la motorisation des ménages et le genre. Si cette dernière variable n'apparaît que pour les scolaires et les étudiants en troisième variable de différenciation, les répartitions des statuts à l'âge de l'activité entre hommes et femmes sont déséquilibrés, les effets de genre restent donc très forts. Le fait cependant de ne pouvoir relever de différences importantes dans les activités hors-domicile des hommes et des femmes parmi les actifs revient à appuyer l'idée que les différences de genre à ce niveau proviennent principalement de l'accès à l'activité professionnelle (comme c'est le cas à Niamey avec l'accès à un travail salarié). Une appréhension des activités réalisées dans le domicile aurait pu à ce niveau permettre d'évaluer les « doubles journées » et autres cumuls d'activités contraintes (travail professionnel et travail domestique) telles qu'elles sont considérées par A. Degenne et alii [2002].

3. La structure des ménages, l'âge et le genre à Lyon

Faute de facteurs jugés suffisamment discriminants, ni les scolaires, ni les chômeurs n'ont fait l'objet de partitions supplémentaires.

- Les étudiants

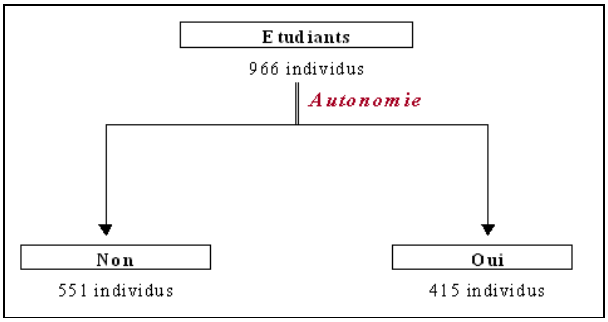
Les 966 étudiants ont été distingués selon leur autonomie au sein du foyer. S'ils correspondent au chef de ménage[49] ou à son(sa) conjoint(e), nous les avons considérés autonomes, ce qui ne veut pas dire bien sûr que tout lien (en particulier de nature financière) a été coupé avec les parents. Au niveau de leurs activités, la différence la plus nettement marquée se porte sur les déplacements réalisés pour les achats, deux fois plus nombreux chez les étudiants autonomes. Ils sont également plus dynamiques en termes de visites et de loisirs. Les deux groupes finalement obtenus sont présentés sur le schéma 21.

Cette partition des étudiants selon leur autonomie renvoie directement à leur âge et aux revenus de leur ménage d'appartenance. L'autonomie se généralise au fil des années, ce qui fait que les étudiants autonomes sont en moyenne plus âgés que leurs homologues vivant chez leurs parents. Les revenus des ménages sont faibles pour les premiers (75 % d'entre eux vivent dans un ménage

[49] Le chef de ménage est la personne référente au moment de l'enquête.

du premier quintile de revenus par unité de consommation) tandis que ceux des seconds (qui proviennent des parents) sont donc plus élevés. Il n'y a pas de différence liée au genre.

Schéma 21 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux étudiants lyonnais



- Les actifs à temps plein

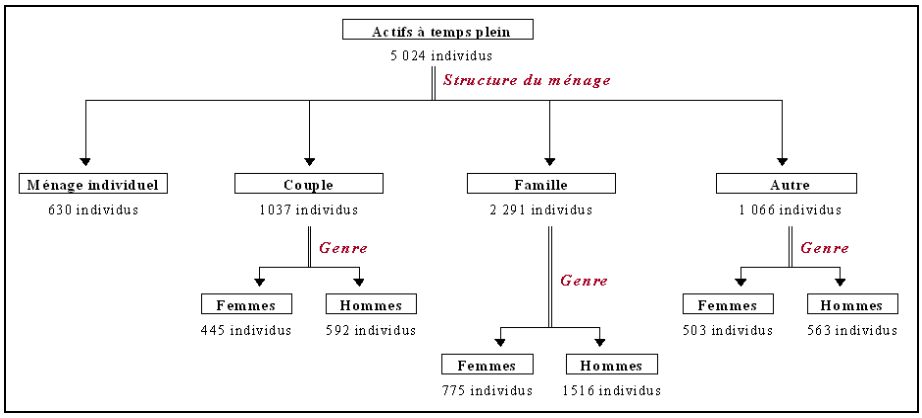
Les actifs à temps plein forment, à l'issue de la partition par les statuts, le groupe le plus important en termes d'effectifs (5 024 individus). La première partition réalisée porte sur la structure des ménages d'appartenance. Quatre sous-groupes émergent selon que les citadins en question vivent seuls, en couple, en famille ou dans un ménage d'une autre structure. Les différences notées renvoient aux achats, bien plus fréquents chez les actifs vivant seuls. Les loisirs et les visites prennent également une place plus grande chez eux. L'accompagnement concerne plus largement les actifs vivant au sein d'une famille et ceux que l'on retrouve dans les structures de ménage autres (familles monoparentales, familles polynucléaires, etc.).

La structure du ménage d'appartenance varie avec les autres caractéristiques individuelles ou liées au ménage. Les citadins faisant partie d'un ménage de structure autres sont relativement jeunes, à l'inverse de ceux qui vivent en famille. Les hommes sont parallèlement sur-représentés parmi les couples et les familles, et les femmes parmi les actifs à temps partiel et surtout les sans-activité (femmes au foyer). Les revenus sont plus importants enfin pour les actifs vivant seuls, tendance plus nette encore pour ceux vivant en couple.

A l'issue de cette première partition pour les actifs à temps plein, nous avons décidé d'en opérer une seconde (liée au genre) pour ceux qui vivent au sein d'un couple, d'une famille et d'une structure autre de ménage. La différence la plus nette selon le genre des citadins concerne les

achats (schéma 22). La réalisation de cette activité est jusqu'à deux fois plus fréquente chez les femmes que chez les hommes (35 % contre 18 % parmi les familles, 35 % contre 23 % parmi les couples et 36 % contre 24 % dans les structures *autres*). Les accompagnements et les déplacements pour la santé concernent plus les femmes que les hommes (à l'exception des actifs en couple) et les visites sont légèrement plus fréquentes chez les hommes. Aucune différence n'est notable pour les loisirs.

Schéma 22 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs lyonnais à temps plein



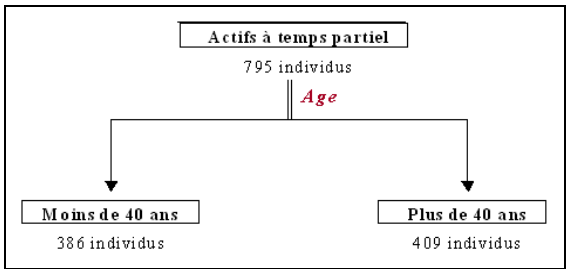
- Les actifs à temps partiel

Les 795 actifs à temps partiel ont été séparés en deux selon leur âge. La limite retenue entre les deux groupes a été fixée à 40 ans, dans la mesure où cet âge équilibrait les effectifs et permettait d'obtenir la variabilité inter-groupes la plus forte. Ce facteur d'âge a été préféré à la présence éventuelle d'un enfant pour diverses raisons. Des différences d'âge se font ressentir sur toutes les activités. On remarque un tassement au-delà de 40 ans de la proportion d'actifs à temps partiel se déplaçant pour le travail, les visites et divers accompagnements. A l'inverse, les fréquences de ceux qui sont sortis de chez-eux pour la santé, les loisirs, les démarches et surtout les achats (49 % des plus de 40 ans ont fait un déplacement de ce type contre 34 % des moins de 40 ans) s'accroissent à partir de cet âge. Ces différences peuvent certes s'interpréter par la présence d'enfants en bas-âge dans les ménages les plus jeunes, mais ce seul facteur ne suffit à expliquer les différences observées[50]. La seconde interprétation porte sur la précarité des actifs à temps

[50] Nous avons testé l'effet de la présence dans le ménage d'enfants de moins de 3 ans (avant la maternelle), de moins de 6 ans (avant l'école primaire), de moins de 11 ans (avant le collège) et de moins de 15 ans (avant le lycée) sur la nature des activités réalisées. Aucune de ces variables n'offre des résultats significatifs.

partiel de moins de 40 ans. Celle-ci apparaît aussi bien au niveau de la structure que des revenus des ménages d'appartenance : 30 % des moins de 40 ans vivent dans des ménages de structures autres (colocations, familles polynucléaires, etc.) contre 6 % des plus de 40 ans et, parallèlement, 30 % des moins de 40 ans vivent dans des ménages des deux quintiles de revenus les plus élevés contre 40 % des plus de 40 ans. Le temps partiel serait donc plus subi par les plus jeunes qu'il ne l'est par les autres. Cette tendance est confirmée par l'étude réalisée par J. Bué [2002], qui relève la plus forte proportion des plus jeunes et des moins diplômées parmi les individus concernés par le temps partiel dit « d'embauche », i.e. contraint. Le schéma 23 présente la partition réalisée et les effectifs associés.

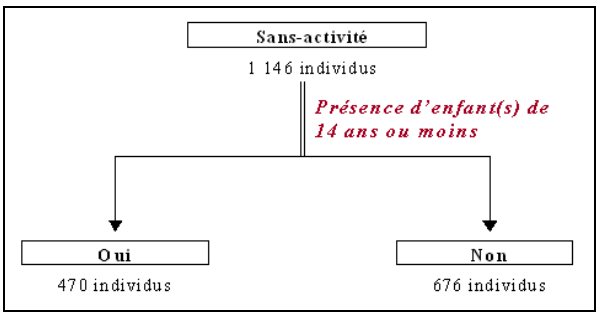
Schéma 23 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs lyonnais à temps partiel



- Les sans-activité, personnes au foyer.

Une seule partition supplémentaire (présentée sur le schéma 24) a été réalisée pour les 1 146 personnes sans activité, qui rappelons-le sont à 97 % des femmes. Celle-ci est basée sur la présence éventuelle d'un ou plusieurs enfants de 14 ans ou moins (jusqu'au collège compris). Les résultats sont significatifs puisque l'on mesure une contraction importante des déplacements liés aux achats et surtout aux loisirs et aux visites des sans-activité vivant dans un ménage avec enfant(s). A l'inverse, deux personnes sur trois parmi eux font au moins un accompagnement dans la journée enquêtée contre seulement 12 % parmi les autres. La présence d'un enfant dans le ménage limite donc en proportion les déplacements et les activités des personnes qui s'en occupent en contraignant leur temps par une augmentation des activités contraintes au domicile [Degenne et alii, 2002].

Schéma 24 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux sans-activité lyonnais

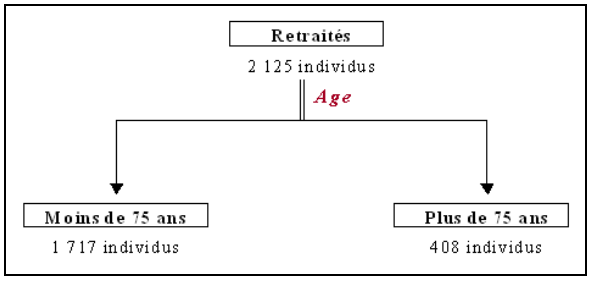


Au-delà de 40 ans, la présence d'enfant(s) de 14 ans ou moins se fait plus rare. Mais contrairement à la situation des actifs à temps partiel, la prise en compte de l'âge ne permet pas d'interprétation supplémentaire.

- Les retraités

En ce qui concerne finalement les retraités, ils ont été distingués selon leur âge. Les retraités de plus de 75 ans, couramment appréhendés comme des membres du quatrième âge, ont des comportements de mobilités et d'activités sensiblement différents des retraités plus jeunes. Seuls les achats sont plus fréquents chez eux, tandis que les loisirs, les visites ou encore les déplacements liés à l'accompagnement chutent. L'avancement dans le cycle de vie s'accompagne d'effets de génération importants parmi lesquels le rapport à la voiture particulière. La proportion de plus de 75 ans n'ayant pas le permis de conduire atteint 50 % par exemple contre 20 % pour les retraités de moins de 75 ans.

Schéma 25 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux retraités lyonnais



Nous obtenons finalement une typologie individuelle de 17 groupes pour les citadins lyonnais. Une fois le statut fixé, nous avons pu apprécier l'importance de la structure du ménage d'appartenance, qui est apparu directement discriminant pour les actifs à temps plein et les

étudiants, et indirectement pour les actifs à temps partiel et les sans-activité. L'âge n'intervient qu'en second plan, bien que ses effets s'avèrent déterminants pour les retraités, et les actifs à temps partiel. Le genre n'intervient qu'en troisième variable de différenciation pour les actifs lyonnais à temps complet.

4. L'âge, la structure des ménages, le genre et la possession du permis de conduire à Montréal

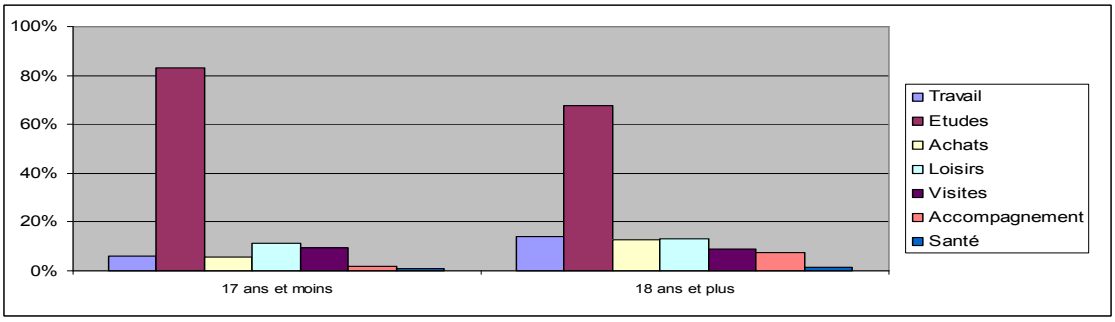
Des partitions supplémentaires ont été réalisées pour chacun des cinq groupes de Montréalais obtenus à l'issue de la distinction basée sur les statuts, nous les présentons maintenant en commençant par le groupes des scolaires/étudiants.

- Les scolaires et les étudiants

Les scolaires et les étudiants sont codés ensemble dans l'enquête. La seconde partition porte précisément sur cette distinction (position de l'enquêté dans le cursus scolaire), qui renvoie à l'âge. La différence se fait entre ceux qui sont âgés de 19 ans ou moins (dits scolaires par la suite) et ceux ayant 20 ans ou plus (dits étudiants) et permet de distinguer les citadins suivant un cursus pré-universitaire (secondaire puis collégial) de ceux qui ont atteint un niveau d'études universitaires.

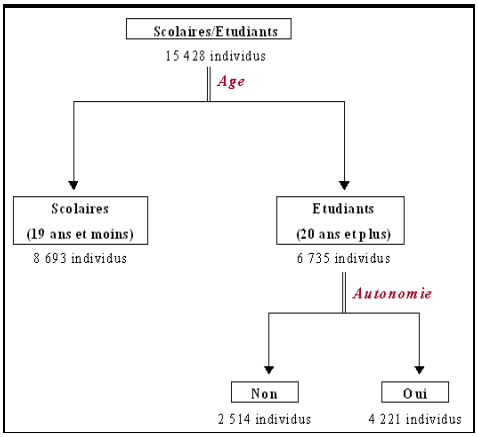
Les étudiants effectuent moins de déplacements à destination des études que les scolaires (ce qui fait écho à la plus faible charge horaire des études universitaires vis-à-vis des études pré-universitaires). Par contre, ces mêmes étudiants se déplacent plus souvent pour le travail (qui finance les études), les achats et l'accompagnement (graphe 19). Le gain en autonomie explique assez largement cette évolution. Il n'y a pas de différence notable au niveau du genre entre les deux sous-groupes créés. Les revenus par unité de consommation des ménages d'appartenance sont assez nettement tirés vers le bas pour les étudiants. Les subsides mis à disposition par les parents sont mal évalués cependant.

Graphe 19 : Fréquence de scolaires/étudiants effectuant chaque activité selon leur âge à Montréal



Toujours en référence à l'autonomie et la prise de responsabilité croissante des citadins de cet âge, nous avons construit une variable relatant la position de l'individu concerné dans le ménage. Le rôle de chef de ménage (ou conjoint du chef de ménage) implique certaines activités et déplacements qui concernent peu les scolaires ou étudiants vivant encore chez leurs parents. Les achats, mais aussi les visites sont plus fréquents chez les premiers. Pour les étudiants ayant la charge de leur foyer, on remarque une fréquence de déplacements 3 fois plus élevée pour les achats, 4 fois plus élevée pour les accompagnements (qui fait référence à la constitution d'une famille) et 2 fois plus élevée pour les loisirs. Les groupes créés pour les scolaires/étudiants sont présentés sur le schéma 26.

Schéma 26 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux scolaires/étudiants montréalais



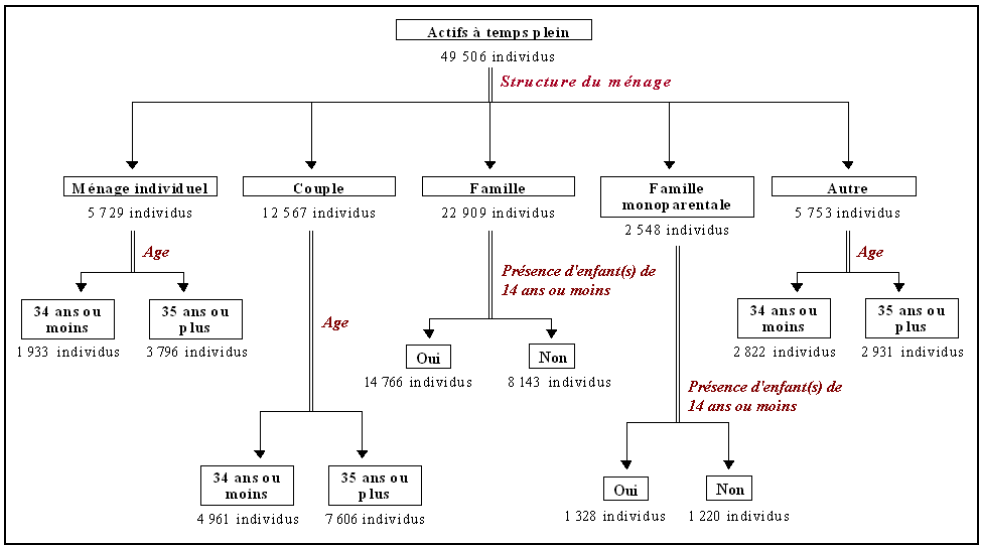
- Les actifs à temps plein

La variabilité des activités des actifs à temps plein est expliquée dans un premier temps par la structure des ménages d'appartenance. Cinq modalités ont été construites pour cette variable, ménage individuel (à une personne), couple (le chef de ménage et son(sa) conjoint(e)), famille (couple avec enfant(s)), famille monoparentale (un adulte et un ou plusieurs enfants) et autres (colocation ou famille polynucléaire). Les activités fortement contraintes que sont le travail et les études ne varient que faiblement en fonction de la structure du ménage d'appartenance, mais les achats, les loisirs, les visites et les déplacements liées aux accompagnements en sont plus nettement dépendantes. Les actifs habitant seul ou à la tête d'un ménage monoparental font plus fréquemment des achats (20 % d'entre eux ont déclaré faire un déplacement pour ce motif contre 13 à 15 % pour les trois autres types de ménages). Les loisirs et les visites sont parallèlement deux fois plus fréquents chez les actifs qui vivent seuls. Enfin, les déplacements liés à des accompagnements concernent plus les ménages dans lesquels on retrouve un ou des enfants, c'est-à-dire les familles et les familles monoparentales. Les coefficients de contingence varient entre 7 % et 19 % pour ces types de déplacements ou activités.

La composition des groupes formés selon la structure du ménage cache quelques spécificités intéressantes quant au genre et aux revenus disponibles des individus considérés. Les actifs vivant dans une famille monoparentale se distinguent nettement des autres, à la fois parce qu'il s'agit du seul groupe où les femmes dominent en proportion (elles représentent les deux tiers des individus), mais également pour la faiblesse relative des revenus moyens de ces ménages. Cela n'est pas surprenant dans la mesure où un seul salaire est à disposition du ménage, alors même qu'un ou plusieurs enfants sont à sa charge. E. Algava [2002] confirme la vulnérabilité des familles monoparentales, tout en soulignant cependant les différences qui peuvent être faites selon l'histoire vécue par les parents pour en arriver à cette situation (rupture d'une union, veuvage, etc.). Nous ne sommes pas cependant en mesure ici de rendre compte de ces distinctions. Les actifs à temps plein vivant en couple sont inversement les plus favorisés en moyenne (ce qui suggère une fréquence forte de bi-activité), puis, dans une moindre mesure, les actifs qui vivent seuls.

Après la structure du ménage d'appartenance, nous avons réalisé pour chaque groupe une troisième partition, basée soit sur l'âge, soit sur la présence dans le ménage d'enfant(s) de 14 ans ou moins. Cette dernière variable a été utilisée pour les actifs vivant dans une famille ou une famille monoparentale. Lorsque la partition est basée sur l'âge des citadins, la coupure a été réalisée à 35 ans. Cet âge est associé à une baisse en fréquence d'un certain nombre d'activités parmi lesquelles les loisirs et les visites. La tendance inverse peut être observée pour les achats. Cela n'apparaît pas pour le moment avec les variables que nous considérons, mais une localisation résidentielle un peu différente peut être observée entre les moins et les plus de 35 ans. Les deux niveaux de partitions réalisées pour les actifs à temps plein à Montréal sont présentés sur le schéma 27.

Schéma 27 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs montréalais à temps plein



- Les actifs à temps partiel

Les actifs à temps partiel sont moins nombreux que les actifs à temps plein. On retrouve dans cette catégorie une frange non négligeable de citadins menant de front études et travail (à temps partiel). Pour cette raison, mais aussi pour le différentiel important observé au niveau des achats, de l'accompagnement et des loisirs, nous avons choisi la variable de l'âge pour faire la première partition des actifs à temps partiel. Les deux groupes ont été formés par rapport à l'âge de 35 ans.

Il apparaît assez nettement sur le graphe 20 que les plus âgés ont des activités moins diversifiées et plus directement tournées vers la gestion quotidienne de leur ménage (achats et accompagnement). Inversement, les plus jeunes poursuivent plus souvent des études et maintiennent malgré cette charge une vie sociale assez intense (visites et loisirs). Les effectifs concernés pour cette partition sont présentés sur le schéma 28.

Graphe 20 : Fréquence d'actifs à temps partiel effectuant chaque activité selon la structure de leur ménage d'appartenance à Montréal

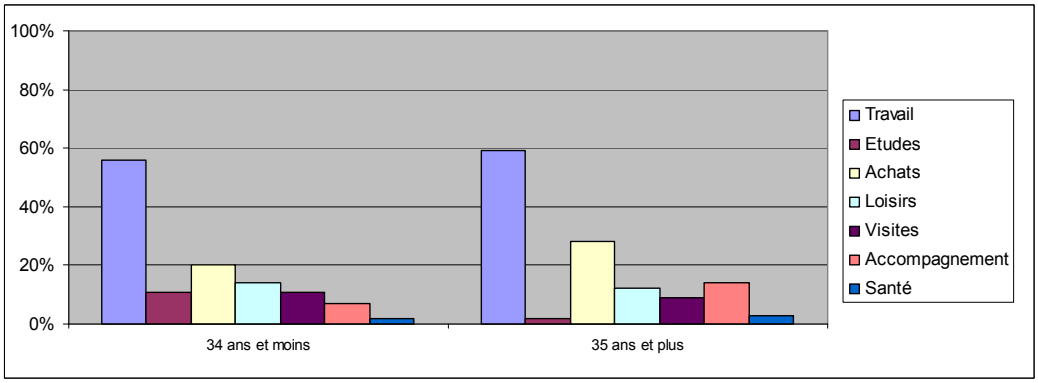
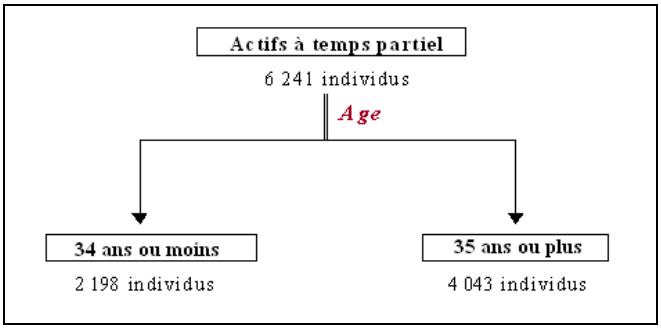


Schéma 28 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs montréalais à temps partiel



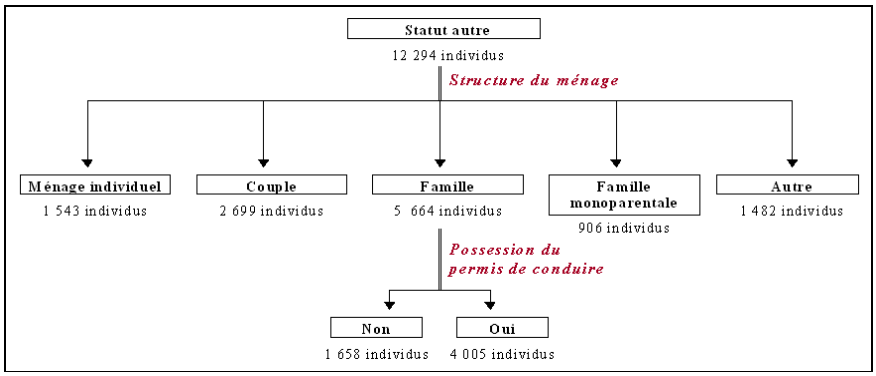
- Les statuts *autres*, entre chômeurs et sans-activité

Le codage de la variable du statut à Montréal ne permet pas de distinguer les chômeurs et les sans-activité (hommes ou femmes au foyer en particulier), regroupés au sein de la modalité *autres*. Pour autant, la variabilité des activités réalisées dépend dans leur cas de la structure du ménage d'appartenance, ce qui fait écho à cette distinction : on retrouve dans des familles ceux qui s'occupent de leurs enfants à temps complet, qui sont plus souvent des femmes au foyer,

autrement codées sans-activité. Comme pour les retraités, les citadins classés dans le statut *autres* ne sont pas assujettis aux activités fortement contraintes (travail et études) et les achats occupent une place importante dans leur quotidien (plus de 30 % en moyenne déclarent s'être déplacés pour ce motif). Ils sont plus fréquents encore chez ceux qui vivent seuls ou avec des enfants à charge (familles et familles monoparentales). Les loisirs et les visites concernent plus directement les personnes vivant seul et les couples (dans une moindre mesure). Les accompagnements sont l'apanage principalement des personnes vivant au sein d'une famille ou d'une famille monoparentale.

Les familles (couples avec enfants) sont majoritaires en termes d'effectifs, ce qui permet dans leur cas de prévoir une partition supplémentaire. Comme dans le cas des retraités, la variable qui apparaît en deuxième ligne est la possession du permis de conduire. Dans cette aire urbaine organisée autour de l'automobile, les activités de ceux qui ne peuvent conduire diffèrent clairement de ceux des autres. La différence est nette en particulier sur les achats (37 % de ceux qui disposent du permis se sont déplacés pour faire des achats contre 26 % pour les autres), les loisirs (12 % contre 5 %) et l'accompagnement (23 % contre 7 %). Les partitions effectuées pour les citadins dont le statut est codé *autres* sont présentées sur le schéma 29.

Schéma 29 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux montréalais de statut codé autres



Vis-à-vis d'autres variables explicatives telles que le genre ou les revenus du ménage d'appartenance, on remarque une sur-représentation importante des femmes (90 %) parmi ceux qui vivent au sein d'un ménage monoparental, mais aussi au sein d'une famille ou en couple (respectivement 80 et 75 %). Sans pouvoir confirmer cette hypothèse, on peut imaginer que ce déséquilibre est lié aux contraintes de mise en place de la bi-activité (trouver deux emplois

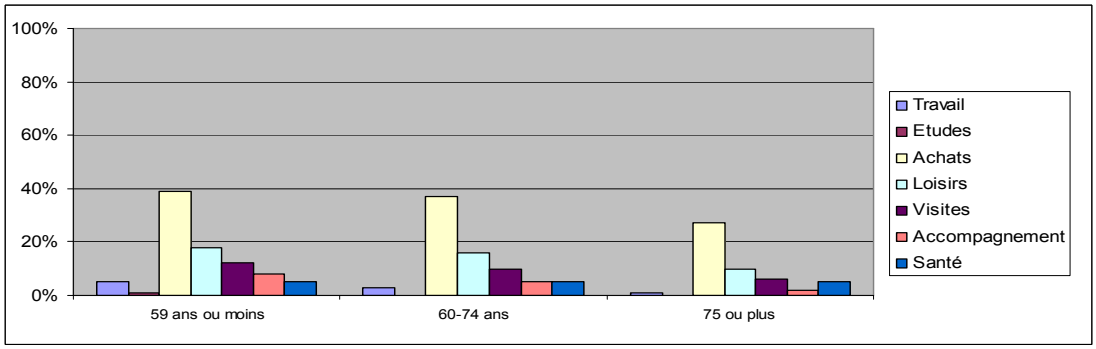
accessibles), et qui peuvent s'associer aisément à une priorité sur la carrière de l'un des deux membres du couple, sans doute plus souvent l'homme que la femme. Au sein des familles, les femmes au foyer s'occupant du (ou des) enfant(s) sont plus fréquentes que les hommes. Sans surprise, les individus appartenant à cette catégorie de statut sont plus défavorisés que les autres. Cette tendance est nettement accentuée pour ceux qui vivent seul ou au sein d'un ménage monoparental (respectivement 74 % et 66 % des individus sont dans un ménage appartenant au quintile de revenus par unité de consommation le plus faible).

- Les retraités

Le statut de retraité ne s'acquière pas au même âge selon l'activité professionnelle qui a précédé. On retrouve ainsi parmi les retraités quelques personnes de moins de 50 ans. L'âge du retraité va alors jouer un rôle déterminant pour expliquer les activités réalisées. Trois groupes d'âge ont été créés.

Tel que le montre le graphe 21, les retraités de moins de 60 ans conservent des activités relativement diversifiées. 5 % d'entre eux exercent même un emploi (qui vient compléter leur pension de retraite), mais leurs activités s'orientent principalement vers les achats, et dans une moindre importance vers les visites et les loisirs. La proportion de retraités exerçant ces activités baisse progressivement pour les 60-75 ans puis plus nettement pour les plus de 75 ans. La proportion de femmes augmente avec l'âge, du fait de leur espérance de vie plus élevée. Il n'y a pas de variation particulière au niveau des revenus moyens des ménages d'appartenance.

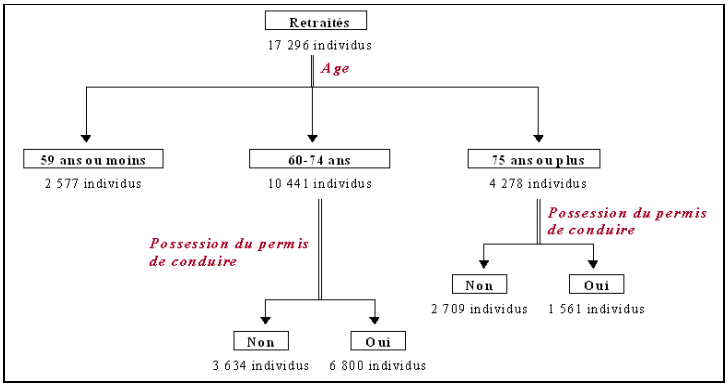
Graphe 21 : Fréquence de retraités effectuant chaque activité selon leur âge à Montréal



Le groupe des moins de 60 ans a été conservé tel quel pour des raisons liées à la faiblesse relative de ses effectifs. Les deux autres groupes ont pu faire l'objet d'une nouvelle partition sur la base de la possession du permis de conduire. Cette variable individuelle permet de mieux rendre compte des écarts dans les comportements de mobilités et d'activités que la motorisation, le genre ou les revenus, des variables pourtant liées à la première. Dans les générations concernées, la proportion d'individus ayant le permis de conduire est inférieure à celle des générations suivantes, ce qui nous permet à la fois d'obtenir des groupes aux effectifs plutôt équilibrés, mais également de rendre compte de l'importance du permis pour conserver un potentiel de mobilité suffisant et maintenir diverses activités. La transformation des formes urbaines relativement à la généralisation de la voiture particulière a évidemment des conséquences potentiellement graves pour les retraités n'ayant pas le permis de conduire. Il est d'ailleurs notable dans le cas des retraités entre 60 et 74 ans et de 75 ans et plus que la possession du permis de conduire ait un impact direct sur les activités réalisées. Nous verrons l'importance dans le cas de ces citadins de la localisation résidentielle. Deux faits majeurs complètent la compréhension de ces groupes, puisque l'on retrouve 81 % et 77 % de femmes parmi ceux qui n'ont pas le permis de conduire (dans la classe des 60-75 ans et dans celle des plus de 75 ans) alors que cette proportion chute à 41 et 34 % pour ceux qui ont le permis de conduire. Cette différence majeure entre les hommes et les femmes est typiquement générationnelle. Elle n'explique pas tout non plus puisque l'on remarque également que l'accès au permis de conduire pour ces générations de citadins est lié aux revenus (les revenus moyens des ménages d'appartenance sont plus élevés pour les citadins ayant le permis). Ces barrières à l'accès au permis de conduire sont partiellement levées aujourd'hui puisqu'il est quasiment généralisé chez les jeunes citadins.

Les partitions effectuées pour les retraités sont synthétisées dans le schéma 30. Nous pouvons y remarquer la proportion différente de personnes sans permis entre les 60-74 ans et les 75 ans et plus (respectivement de 37 et 65 %). Cela confirme l'importance des effets générationnels évoqués précédemment.

Schéma 30 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux retraités montréalais



Nous obtenons finalement 27 groupes de citadins définis selon les activités réalisées. Les variables qui se sont révélées être déterminantes pour la construction de cette typologie sont le statut individuel, la structure du ménage, la classe d'âge et la possession du permis de conduire. Ne sont intervenus directement ni les revenus des ménages par unité de consommation, ni la motorisation, ni le genre. Cela ne veut pas dire cependant que les groupes créés ne sont pas variés de leur point de vue. Tel que nous l'avons montré au fil de la présentation de nos partitions, les groupes présentent des spécificités fortes quant à la répartition hommes/femmes ou vis-à-vis des revenus. Ces variables n'interviennent pas cependant d'une manière directe sur la nature des activités, c'est-à-dire qu'au sein de chaque groupe, les hommes et les femmes organisent leur temps d'une manière assez similaire. Cette remarque concerne également les revenus des ménages d'appartenance, qui résultent pour une bonne part de la forme du ménage et du statut des citadins qui le composent.

5. Synthèse comparative des typologies individuelles

Les variables utilisées pour la construction des typologies individuelles des quatre aires urbaines sont présentées dans le tableau 7. Pour comprendre la nature des activités réalisées par les citadins, nous avons eu recours dans les quatre aires urbaines à la même première variable de différenciation, le statut. Les rôles sociaux associés à cette caractéristique individuelle sont plus marqués cependant à Niamey et à Puebla qu'à Lyon et Montréal.

Tableau 7 : Récapitulatif des variables discriminantes utilisées pour la construction des typologies individuelles à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal

	Variables discriminantes utilisées pour la construction des typologies individuelles			
	Niamey	***Puebla***	***Lyon***	***Montréal***
Premier niveau	Statuts	Statuts	Statuts	Statuts
Second niveau	Genre et revenus du ménage	Age et motorisation du ménage	Age et structure du ménage	Age et structure du ménage
Troisième niveau		Genre	Genre	Structure du ménage, âge et possession du permis de conduire

La suite des constructions des typologies individuelles a confirmé dans le cas niaméen l'importance du genre pour expliquer les activités réalisées. Cette variable est également apparue comme directement discriminante pour les scolaires et les étudiants à Puebla et pour les actifs lyonnais (à structure du ménage d'appartenance fixée). Si elle n'est pas apparue en tant que telle à Montréal, les groupes obtenus sont souvent inégalement composés d'hommes et de femmes. Le genre conserve donc dans les quatre villes un pouvoir explicatif important, mais à des degrés variés. J. Coutras [2007] met ainsi en parallèle le redéploiement des systèmes productifs et urbains pendant les Trente Glorieuses avec la place grandissante prise à cette période par les femmes dans les emplois de type tertiaire. Cela s'est fait cependant pour elles au prix du développement des doubles emplois du temps (hors-domicile et domicile). Les différences hommes/femmes ne se sont pas réduites uniformément et la mobilité des femmes de certaines catégories sociales fragiles reste *« réduite et contrainte »* (Coutras, 2007:171). Dans les pays du Sud, la même auteure relève que *« l'insertion des femmes sur le marché du travail doit encore et toujours être reliée à l'organisation du travail domestique »* (op.cit.:172). Dans les contextes urbains africain L. Diaz Olvera et alii [2004] soulignent que l'emploi des femmes se concentre sur le secteur informel, tandis que l'accès à un emploi formel serait plus largement *« un moyen pour échapper quelque peu à l'emprise du contrôle masculin sur les lieux qu'elles fréquentent »* (op.cit.:240). Ces mêmes tendances ressortent de nos analyses.

Dans les deux aires urbaines du Sud, les revenus ont permis de distinguer les actifs au niveau des activités qu'ils réalisent, même si à Puebla, cette variable intervient par l'intermédiaire des niveaux de motorisation (nous ne disposions pas dans l'enquête associée des revenus des citadins). Le niveau socio-économique a donc, dans ces deux villes, un effet non négligeable sur la réalisation de diverses activités. Cela a été mis en évidence dans diverses recherches sur les

contextes du Sud, avec comme facteur d'explication principal les différences importantes d'accès à la voiture particulière selon les niveaux de revenus ([Plat, 2002], [Bussière et alii, 2005]).

L'âge des citadins, ou leur position dans le cycle de vie, intervient à plusieurs reprises mais concerne surtout les citadins lyonnais et montréalais. Il permet de rendre compte, en particulier à Montréal, d'effets de génération particulièrement marqués pour les personnes les plus âgées. C'est également ce que soulignent divers spécialistes ([Bussière & Thouez, 2005], [Pochet, 2003], [Benlahrech, 2002]). Ils renvoient alors à la dégradation de l'état de santé, l'isolement relationnel croissant, mais également au faible accès à la voiture particulière des générations les plus anciennes [Pochet, 2003].

La structure des ménages d'appartenance est une variable discriminante de première importance à Lyon et Montréal, mais ressort peu à Puebla et Niamey. Dans ces deux dernières aires urbaines, elle est largement uniformisée autour de la structure de base de la famille. Pourtant, la variabilité des activités réalisées dans les deux villes du Nord est très marquée selon la forme du ménage. Les pratiques quotidiennes, en termes d'activités réalisées, varient alors nettement. Ces écarts importants se retrouvent dans les travaux de A.-M. Seguin et Y. Bussière [1997].

Nous n'avons considéré dans cette partie de notre travail que des variables a-spatiales, pour pouvoir ensuite aborder plus spécifiquement les effets portés par le lieu de résidence des citadins et des ménages auxquels ils appartiennent. Le degré d'attractivité des territoires où se déroulent les activités recensées concerne le second axe de notre approche spatialisée.

III. Les espaces résidentiels et la localisation des activités au sein des aires urbaines : la spatialisation de l'approche

Une étude des modes de vie urbains ne peut s'affranchir de la dimension spatiale. La localisation des résidences et des activités dans les aires urbaines permet de rendre compte de l'inscription spatiale des habitudes des citadins au quotidien. C'est l'objet de cette section. Les typologies résidentielles et fonctionnelles construites dans la partie II sont reprises ici.

A. La localisation résidentielle

Avant d'étudier les effets de la localisation résidentielle sur la réalisation éventuelle des activités considérées (effets directs), nous étudions les lieux de résidence des groupes de citadins créés lors de la construction des typologies individuelles (effets indirects). Cela permet de réfléchir à une interprétation spatiale des différences mises en valeur. Nous complèterons l'approche en évaluant plus directement l'effet de la localisation du logement sur les activités réalisées, c'est-à-dire en attribuant à la localisation résidentielle un statut de variable explicative. Les résultats des quatre cas sont présentés successivement.

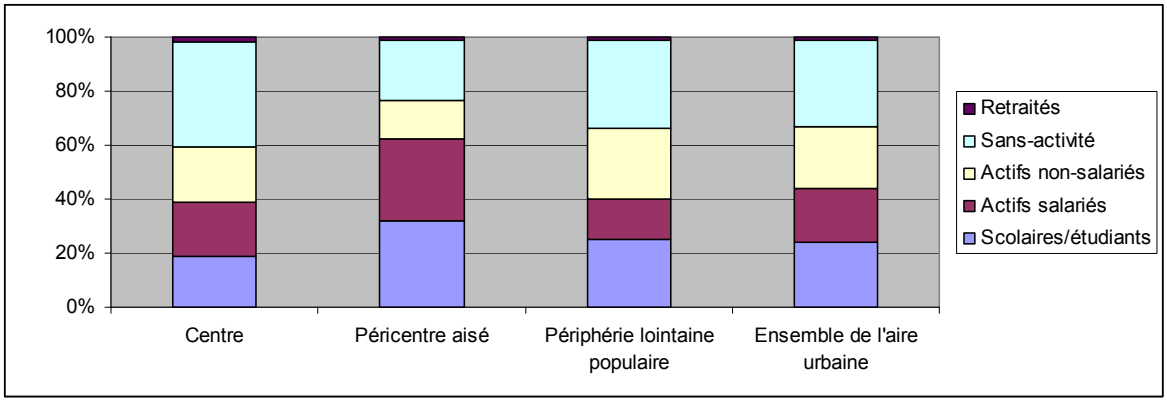
1. Niamey

La typologie résidentielle obtenue dans le cas niaméen a permis de différencier six grands espaces résidentiels : le centre, le péricentre populaire, le péricentre aisé, les zones périphériques loties, les zones non-loties récentes et les zones de périphérie lointaine populaire.

- La répartition des Niaméens dans les espaces résidentiels

Nous commençons par évaluer la distribution des résidences des citadins selon leur statut (graphe 22). Si celle-ci est plutôt uniforme, le péricentre aisé concentre plus de scolaires/étudiants et d'actifs salariés en proportion que les autres espaces. Les premiers sont également sur-représentés dans les zones périphériques au détriment des seconds. Mises à part les fortes spécificités du centre et des zones péricentrales aisées, les écarts de répartition sont peu marqués.

Graphe 22 : Répartition des citadins niaméens dans le centre, le péricentre aisé et la périphérie lointaine populaire selon leur statut



En fixant le statut, la répartition des jeunes garçons et filles scolaires et étudiants est plutôt uniforme dans les différents espaces résidentiels. Cette même variable de genre segmente les actifs non-salariés et les sans-activités. En s'éloignant du centre, la proportion de femmes faiblit parmi les actifs non-salariés et grossit parmi les sans-activité. Les femmes actives non-salariées sont pour une part importante engagées dans le commerce sur les marchés de la ville, leurs revenus sont faibles et un éloignement trop important de ces centres névralgiques du commerce niaméen peut avoir un effet direct sur leurs activités.

Parmi les salariés, la distinction a été réalisée par rapport aux niveaux de revenus. La localisation résidentielle des citadins concernés diffère assez largement alors. Les actifs salariés des ménages les plus aisés vivent plus largement dans le péricentre aisé, les autres sont majoritaires dans le centre et les zones périphériques populaires surtout. Ces écarts de répartition dans les espaces résidentiels ne permettent pas cependant de mieux comprendre les écarts observés dans les activités des plus et des moins aisés (les résidences de ces derniers étant plus concentrées à la fois proche et loin du centre).

- Localisation résidentielle et activités réalisées

Si l'on étudie les activités réalisées selon le lieu de résidence, on remarque que ceux qui vivent dans le centre ont une pratique plus fréquente des loisirs mais plus rare des visites. Les habitants des zones populaires (péricentrales ou périphériques) se déplacent plus souvent dans le cadre religieux. La concentration dans ces espaces résidentiels des populations les plus défavorisées,

qui ont une pratique religieuse plus régulière en moyenne que les plus aisés, explique en partie cette tendance. La pratique plus fréquente des loisirs par les résidents centraux peut être interprétée plus directement par leur localisation dans l'espace urbain. Ces écarts restent néanmoins peu marqués vis-à-vis de ceux qui sont associés aux statuts.

A statuts fixés, diverses tendances (selon les groupes considérés) peuvent être appréciées selon la localisation résidentielle. Les actifs salariés et les scolaires/étudiants du centre se déplacent plus souvent pour leurs loisirs. Ils font également plus d'achats que les citadins habitant ailleurs dans l'aire urbaine alors que parmi les actifs non-salariés, ce sont les résidents des zones péricentrales aisées qui font plus d'achats que les autres. Ces écarts, ainsi que quelques autres dont nous ne faisons pas état ici, ne sont pas très marqués et la faiblesse des effectifs (la localisation résidentielle se décline en six modalités) nous inspire une grande précaution quant à ces tendances et leur fiabilité.

Nous retiendrons finalement à Niamey la spécificité des activités réalisées par les habitants du centre et des zones péricentrales aisées.

2. *Puebla*

Dans le cas poblanais, cinq espaces résidentiels ont été distingués, ils correspondent au centre, au péricentre de classe moyenne, aux zones péricentrales aisées, à la périphérie proche construite d'immeubles et à la périphérie lointaine populaire.

- La répartition des Poblanais dans les espaces résidentiels

La répartition des résidences des Poblanais n'est que peu dépendante de leur statut, bien que les scolaires/étudiants soient légèrement sur-représentés dans le péricentre aisé et sous-représentés dans la périphérie lointaine populaire. La répartition inverse peut être observée pour les sans-activité et les retraités sont plus nombreux en proportion dans le centre et le péricentre aisé.

Les scolaires d'une part et les étudiants d'autre part ne sont pas répartis de la même manière dans l'aire urbaine. Les plus jeunes sont plus nombreux en proportion dans la périphérie construite d'immeubles et la périphérie lointaine populaire. Ces deux espaces ont en commun d'être

fortement peuplés de familles avec de jeunes enfants. Dans ces zones, les 18-24 ans (âge des études supérieures) ont plus souvent tendance à travailler ou être sans activité qu'à étudier. Les étudiants sont sur-représentés dans le péricentre aisé et dans une moindre mesure dans le centre. Ni les scolaires, ni les étudiants ne sont répartis différemment selon leur genre.

Pour ce qui est des actifs, la seconde variable de différenciation choisie dans la typologie individuelle était la motorisation des ménages (par adulte). Nous avions souligné son lien avec le niveau de scolarité, présumant alors d'une indication sur le niveau de vie des ménages. Leur répartition dans les espaces urbains poblanais confirme cette hypothèse, avec une nette sur-représentation des ménages non-motorisés dans les zones populaires (et plus encore celles qui sont situées dans la périphérie).

Concernant les sans-activités, le centre est le seul espace au sein duquel les plus âgés (plus de 60 ans) sont sur-représentés. Les plus jeunes (moins de 40 ans) sont plus nombreux dans les zones périphériques. La forte présence de familles et le plus faible emploi des femmes expliquent cette répartition spécifique.

- Localisation résidentielle et activités réalisées

Nous étudions maintenant les activités réalisées selon le lieu de résidence. D'un point de vue général tout d'abord, la localisation résidentielle ne joue qu'à la marge avec une plus forte propension aux loisirs pour les résidents du centre et du péricentre aisé et des accompagnements plus rares chez les résidents des périphéries lointaines populaires. Il est difficile cependant de tirer quelque conclusion que ce soit sans préciser ces tendances en les décorrélant des variables discriminantes, à commencer par les statuts.

Les étudiants habitant dans le centre font plus souvent des achats (8 % sont concernés par cette activité contre 3 à 4 % pour les résidents des autres zones). Leurs loisirs sont plus fréquents également, ce qui est le cas aussi pour ceux qui vivent dans le péricentre aisé. Cette dernière remarque s'applique de la même façon aux actifs et aux chômeurs (avec plus de netteté encore). Parallèlement, l'accompagnement concerne plus les résidents du péricentre aisé et bien moins les habitants de la périphérie lointaine (les premiers sont trois fois plus nombreux parmi les actifs que les seconds à avoir accompagné quelqu'un la veille du jour d'enquête). Cette variabilité est

d'autant plus forte que les actifs en question sont motorisés, ce qui confirme l'idée que la disponibilité d'une voiture particulière fait augmenter la propension des citadins à l'accompagnement (les enfants ou les conjoints).

Pour ce qui est des sans-activité, on remarque une chute des achats avec l'éloignement au centre. Les loisirs sont rares pour tous ces citadins, avec un léger sursaut pour ceux qui habitent dans le péricentre aisé (4 % d'entre eux se sont déplacés pour leurs loisirs contre 2 % pour tous les autres). Les retraités font, comme les sans-activité, d'autant moins fréquemment d'achats qu'ils résident loin du centre de Puebla.

Ces tendances restent marginales cependant au regard des écarts générés par les variables utilisées dans la typologie individuelle. La localisation résidentielle n'a donc qu'un impact secondaire sur les activités réalisées.

3. *Lyon*

Sept grands types d'espaces résidentiels ont été distingués dans l'aire urbaine lyonnaise : le centre, le péricentre dense, le péricentre populaire, la première couronne populaire, les banlieues de grands ensembles, l'Ouest lyonnais et la périphérie.

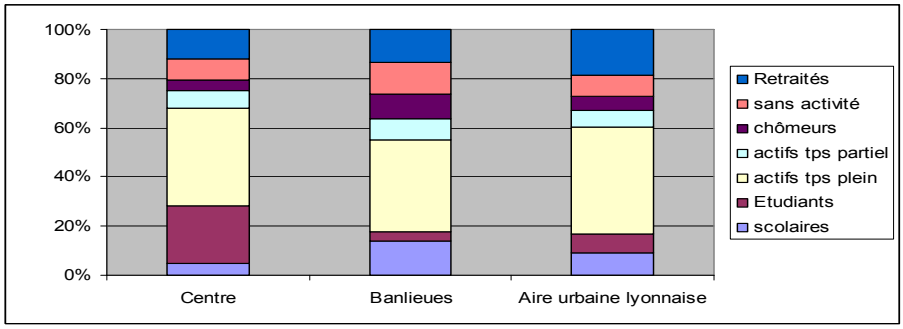
- *La répartition des Lyonnais dans les espaces résidentiels*

Relativement aux statuts, il est possible de souligner, parmi les résidents du centre, la sur-représentation des étudiants (ils sont trois fois plus nombreux en proportion que dans la moyenne de l'aire urbaine) et la sous-représentation des scolaires et des retraités (respectivement 5 % et 12 % contre 9 % et 19 % dans l'ensemble de Lyon). Les étudiants sont également plus nombreux en proportion dans le péricentre et moins présents dans les espaces périphériques. La localisation de leurs établissements d'enseignement ne suffit pas à expliquer cette concentration, et leur préférence pour le centre va de pair avec l'offre importante de services et de transports.

La seconde spécificité géographique porte sur les banlieues puisque les actifs à temps plein, les étudiants et les retraités y sont sous-représentés, et les scolaires, les chômeurs et les citadins sans-activité sur-représentés. Ces espaces souffrent d'une image négative. Les citadins qui en ont les

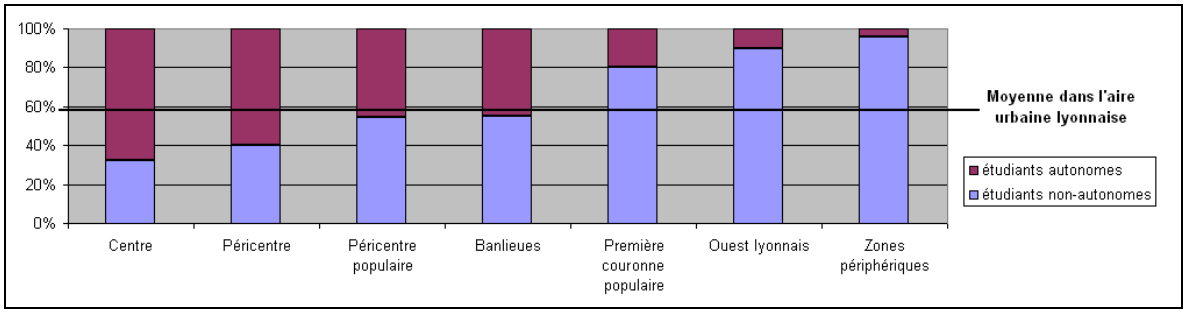
moyens sont souvent amenés à quitter ces quartiers. Cela explique en partie les répartitions observées. Le graphe 23 permet de visualiser les répartitions observées selon les statuts dans les quartiers centraux et de banlieues vis-à-vis de la répartition moyenne dans l'aire urbaine.

Graphe 23 : Répartition des citadins lyonnais dans le centre et les banlieues selon leur statut



Les étudiants ont été distingués selon leur autonomie dans le logement (elle résulte du départ de chez le(s) parent(s)). Les écarts de répartition sont très nets selon les espaces résidentiels (graphe 24). L'autonomie se décline clairement par une concentration dans le centre ou dans le péricentre des étudiants concernés, tandis que ceux qui habitent encore chez leurs parents sont plus nettement majoritaires dans les zones périphériques. La place du centre-ville dans les représentations des étudiants et leurs capacités de transports encore peu développées motivent ces localisations spécifiques.

Graphe 24 : Répartition des étudiants lyonnais selon leur autonomie au sein du logement

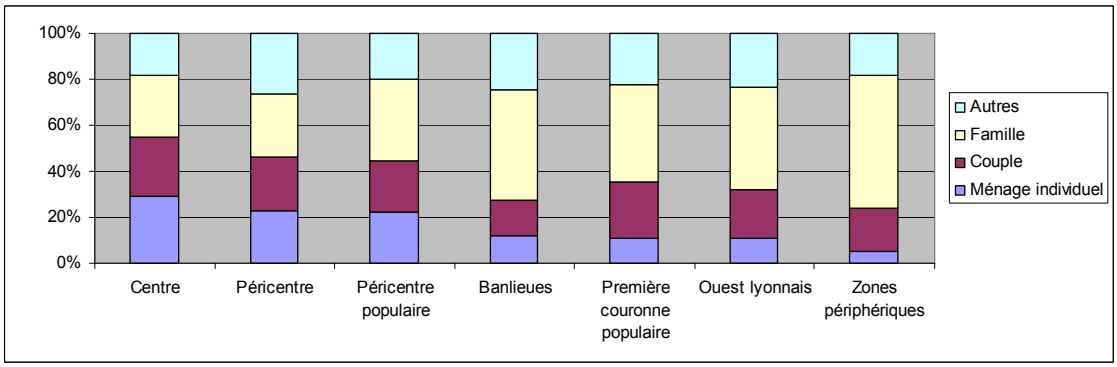


Pour les actifs à temps plein, la structure du ménage d'appartenance est nettement dépendante des espaces résidentiels considérés. Ce résultat est logique puisque la typologie résidentielle a été créée en partie sur la base des structures de ménages. On retrouve avec l'éloignement au centre une proportion décroissante de ménages individuels et croissante des familles. La seule exception

à cette règle est portée par les banlieues, au sein desquelles les familles sont relativement fréquentes. Le graphe 25 permet d'apprécier la force de ces tendances.

Les actifs à temps partiel ont été distingués quant à eux sur la base de leur âge (moins ou plus de 40 ans). Les plus âgés sont alors sur-représentés dans l'Ouest lyonnais (ils représentent 69 % des actifs à temps partiel contre 47 % dans l'ensemble de l'aire urbaine). Ils sont parallèlement sous-représentés dans le centre et les banlieues (31 % et 36 %). Ces deux types de territoires, pour des raisons différentes, sont des lieux de résidence que les actifs ont tendance à éviter lorsqu'ils en ont les moyens, et/ou qu'ils vieillissent.

Graphe 25 : Répartition spatiale des actifs à temps plein selon la structure de leur ménage d'appartenance à Lyon



Les sans-activité ont été distingués selon la présence d'enfants de 14 ans ou moins dans le ménage. Les sans-activité avec enfants(s) sont plutôt présents alors dans les banlieues (56 % contre 37 % en moyenne), et dans une moindre mesure en périphérie. Nous savons les familles (couples avec enfant(s)) assez présentes dans ces deux espaces, mais les personnes qui s'occupent du ou des enfant(s) sont plus fréquemment sans-activité dans les banlieues, et plutôt actives à temps plein ou partiel dans les périphéries et l'Ouest lyonnais.

Pour finir, nous avons étudié la répartition des retraités selon leur appartenance au troisième ou quatrième âge (respectivement moins et plus de 75 ans). Ces derniers préfèrent le centre et le péricentre aux zones périphériques, certainement pour la proximité des services et activités. Les stratégies de localisation semblent donc évoluer après l'âge de l'activité.

- *Localisation résidentielle et activités réalisées*

Les activités varient-elles directement selon la localisation résidentielle des citadins considérés ? L'effet le plus net porte sur les loisirs, plus fréquents chez les résidents de l'Ouest lyonnais et du péricentre, et moins habituels chez les résidents des banlieues, du péricentre populaire ou encore de la première couronne populaire. Une interprétation socio-économique de ces différences semble pertinente. Cette plus faible fréquence des loisirs pour les résidents des banlieues est compensée dans ces territoires par des visites (de membres de la famille, d'amis, de voisins), plus fréquentes en moyenne que celles des autres citadins lyonnais. Les effets des statuts individuels sur les activités réalisées restent bien plus marqués cependant. Il convient alors de fixer cette variable.

La localisation résidentielle des scolaires joue peu sur leurs activités. Par contre, les activités des étudiants sont plus fréquentes et diversifiées pour les résidents des zones centrales ou péricentrales, où les activités de proximité sont les plus denses. Cela fait également écho à la localisation concentrée vers le centre des étudiants autonomes. Les étudiants non-autonomes ont sensiblement les mêmes activités selon leur lieu de résidence, avec toutefois une plus faible fréquence de loisirs et de visites pour ceux qui vivent dans la première couronne populaire.

Pour ce qui est des actifs à temps plein, les tendances sont peu marquées, même après les décorrélations successives par les statuts, la structure des ménages et le genre. Les activités dépendent finalement assez peu du lieu de résidence pour ces catégories de population. Les actifs à temps partiel qui vivent dans les zones populaires lyonnaises et en particulier dans les banlieues font moins d'achats et de loisirs que les autres. Ceci est compensé par des visites plus fréquentes. On retrouve ici la question déjà abordée du caractère choisi ou subi du temps partiel.

Les chômeurs sont sensibles à la localisation de leur logement. Leurs activités (achats, loisirs, visites, etc.) sont d'autant moins fréquentes et variées que leur zone de résidence est loin du centre et défavorisée. L'enjeu, pour garantir une certaine dynamique d'activités, semble donc être de leur donner les moyens de trouver à se loger dans des espaces centraux ou péricentraux. Les sans-activité ont quant à eux des activités qui ne diffèrent pas vraiment selon leur lieu de

résidence, à l'exception des habitants de l'Ouest lyonnais dont les loisirs sont près de deux fois plus fréquents.

Dans le cas des retraités, la rareté des loisirs (qui concerne plutôt le centre, le péricentre populaire et les banlieues) passe par une plus forte fréquence des achats, et inversement. Cette substituabilité des loisirs et des achats suggère alors l'importance des seconds dans le quotidien de ces citadins.

La localisation résidentielle est apparue à plusieurs reprises et ne semble pas étrangère à la réalisation éventuelle d'activités. Les résidents centraux, quels qu'ils soient, font plus d'achats et se déplacent plus pour leurs loisirs (ce qui est également le cas pour ceux qui vivent dans l'Ouest lyonnais). Les résidents des banlieues ont également moins de loisirs mais font plus souvent des visites. Ces tendances restent peu marquées cependant vis-à-vis de celles qui ont pu être mises en évidence par les variables explicatives utilisées pour la construction de la typologie individuelle. Comme c'est le cas pour les étudiants autonomes, la partition effectuée est mieux comprise grâce à la localisation des citadins concernés dans les espaces résidentiels.

4. Montréal

La typologie résidentielle a permis distinguer huit groupes de zones : le centre, le péricentre-ouest, le péricentre-est, les noyaux populaires péricentraux, la première couronne francophone, l'Ouest anglophone, la seconde couronne montréalaise et la périphérie lointaine.

- La répartition des Montréalais dans les espaces résidentiels

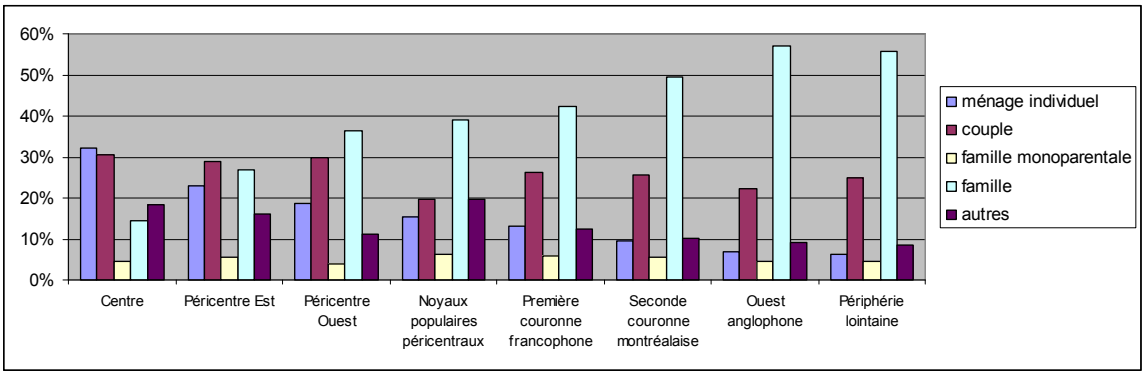
Les localisations résidentielles ne varient que faiblement selon les statuts. On remarque cependant une légère sur-représentation des actifs à temps complet en périphérie lointaine, en seconde couronne montréalaise et dans l'Ouest anglophone, couplée à leur sous-représentation dans le centre ou dans les noyaux populaires péricentraux. Les scolaires/étudiants et les retraités sont plus présents dans les zones centrales.

Pour les actifs à temps plein, la structure des ménages et la localisation résidentielle sont très liées. Ceux qui habitent seuls sont plus de 5 fois plus nombreux en proportion dans le centre

qu'en périphérie lointaine, et à l'inverse, les familles sont près de 4 fois plus nombreuses en périphérie lointaine que dans le centre. Ces variations sont visibles sur le graphe 26. Les proportions de couples, de familles monoparentales et des structures *autres* de ménage sont moins sensiblement affectées par la localisation résidentielle. La localisation résidentielle ne varie ensuite que très peu selon l'âge des citadins (troisième variable de différenciation) ou la présence éventuelle d'enfant(s) de moins de 15 ans dans les familles ou familles monoparentales.

Pour les actifs à temps partiel, la première segmentation a porté sur l'âge des citadins. Les moins de 35 ans sont plutôt présents en proportion dans le centre, le péricentre-est et les noyaux péricentraux populaires. Dans le même temps, les actifs à temps partiel qui ont plus de 35 ans sont sur-représentés dans le péricentre ouest et surtout dans l'Ouest anglophone. Les temps partiels chez les plus jeunes résultent sans doute moins fréquemment d'un choix de leur part que ce n'est le cas pour les plus de 35 ans.

Graphe 26 : Relation entre la structure du ménage et la localisation résidentielle chez les actifs montréalais à temps plein



Les scolaires se répartissent plus spécifiquement à l'image des familles, c'est-à-dire dans les zones périphériques ou l'Ouest anglophone. Quant aux étudiants, ils sont plus présents dans les noyaux populaires centraux et dans le péricentre est. Cette localisation est plus nette encore pour ceux qui se sont installés dans leur propre logement. Ils se portent effectivement vers les territoires centraux ou péricentraux de l'aire urbaine où les loyers sont suffisamment faibles pour leur être accessibles. La même tendance avait pu être pointée à Lyon.

On remarque pour les retraités que ceux qui ont moins de 60 ans sont plus concentrés en périphérie lointaine tandis que ceux appartenant aux deux autres classes d'âge (60-75 ans et plus

de 75 ans) y sont moins présents. Ceux-ci sont alors sur-représentés en particulier dans le péricentre Ouest. La possession du permis de conduire, qui influe assez fortement les activités réalisées, s'associe à des localisations assez spécifiques. On observe une présence plus forte de ceux qui ont le permis en périphérie lointaine et dans l'Ouest anglophone, tandis que ceux qui ne l'ont pas se concentrent plus largement dans le péricentre-est et les noyaux populaires péricentraux. Ces derniers quartiers sont mieux desservis en termes de services de proximité, mais correspondent également aux zones les plus défavorisées. La possession du permis de conduire pour les retraités n'est donc pas qu'une question de génération…

Comme pour les actifs, la forme du ménage influe fortement sur les préférences de localisation des citadins dont le statut est *autres* (chômeurs et aux sans-activité). Ceux qui vivent seuls préfèrent les zones péricentrales (est et ouest) et délaissent les zones périphériques (les niveaux de revenus des individus de ce groupe sont les plus faibles de notre typologie). Ceux qui ont la responsabilité d'une famille monoparentale ont peu ou prou les mêmes préférences. La vie de famille est plus largement associée aux zones périphériques (en particulier les périphéries lointaines et l'Ouest anglophone). Cette remarque ne s'applique pas cependant à ceux qui n'ont pas le permis de conduire, qui se concentrent plus nettement dans les noyaux populaires péricentraux. Plus que l'effet générationnel, la non-possession du permis de conduire semble être liée pour ces citadins à une situation sociale et économique défavorable.

- Localisation résidentielle et activités réalisées

En comparant tout d'abord les activités réalisées par l'ensemble des résidents de chacun des espaces résidentiels, peu de variations sont notables pour le travail, les études, les achats ou encore les visites. Par contre, les loisirs suivent une double logique car ils déclinent avec l'éloignement au centre de l'aire urbaine et la pauvreté relative de la zone considérée.

A l'intérieur de chacun des groupes concernant les scolaires/étudiants, on relève une proportion plus importante de déplacements pour les achats de la part des résidents centraux, proportion qui va décroissant ensuite au fil de l'éloignement du centre. Cela renvoie à l'autonomisation plus importante des étudiants au centre, et la fréquence plus forte de scolaires vivant chez leurs parents dans les périphéries.

Pour chacun des dix groupes qui concernent les actifs à temps plein (à statut, structure du ménage et classe d'âge fixés), la localisation résidentielle ne joue que faiblement sur les activités et les mobilités individuelles. Les loisirs sont les plus sensibles au lieu de résidence, puisque l'on repère une baisse systématique de la pratique de ces activités pour les citadins résidant dans les périphéries lointaines et les noyaux populaires péricentraux (pour des raisons différentes). Les loisirs sont parallèlement plus fréquents pour les résidents du centre et du péricentre-ouest. Les achats et les visites sont quant à eux légèrement plus rares pour les citadins périphériques. Ces variations restent marginales puisqu'elles s'inscrivent dans un intervalle de 15 % autour de la moyenne de ces pratiques dans l'ensemble de l'aire urbaine.

Parmi les actifs à temps partiel, les tendances observées sont similaires à celles obtenues pour les actifs à temps plein. Les achats et les loisirs se font plus rares pour les citadins qui résident dans les noyaux populaires péricentraux et la périphérie lointaine. Par contre, les résidents de la seconde couronne montréalaise et de l'Ouest anglophone se déplacent plus souvent pour faire des achats. Quelques-uns combinent activité professionnelle et études, ils sont plus largement concentrés dans les zones centrales.

Les achats, qui font partie des activités les plus pratiquées par les retraités, sont plus fréquents chez ceux qui résident dans la seconde couronne montréalaise, le péricentre-ouest ou l'Ouest anglophone, tout au moins en ce qui concerne les retraités de moins de 60 ans ou ceux qui ont le permis de conduire parmi les 60-75 ans et les plus de 75 ans. Pour ceux qui n'ont pas le permis de conduire, la tendance s'inverse et les achats sont plus fréquents uniquement dans les zones péricentrales -est et -ouest. Ces mêmes remarques s'appliquent pour les loisirs. La contrainte du permis de conduire a donc un effet important sur les activités dans les zones périphériques, où, in fine, les différences en termes d'activités sont marquées entre ceux qui l'ont et ceux qui ne l'ont pas.

A l'intérieur des groupes de la typologie individuelle, les activités des citadins de statut *autres* varient avec les localisations résidentielles selon un schéma identique, quelle que soit la structure du ménage. On retrouve des tendances déjà observées en particulier pour les actifs, à savoir une inflexion des déplacements pour les achats et pour les loisirs dans les noyaux péricentraux populaires, tandis que ces mêmes résidents se déplacent plus fréquemment que les autres pour des

visites. La plus grande disponibilité de temps de ces citadins vis-à-vis des actifs explique sans doute que ceux qui vivent dans les périphéries lointaines ne se déplacent pas moins pour leurs achats (ce qui était le cas pour les actifs).

5. *Synthèse comparative*

Dans un premier temps, l'espace n'a pas été pris en compte dans la construction de la typologie individuelle. En étudiant ex ante ses effets, nous avons fait l'hypothèse d'une influence de l'espace indépendante de celle des facteurs socio-économiques et démographiques classiques sur les activités réalisées. Cette approche en deux temps a permis de relever quelques tendances intéressantes.

Les typologies résidentielles ont été construites (partie II) sur la base de plusieurs variables parmi lesquelles les niveaux de revenus et les structures des ménages. Il est logique de ce fait d'observer des répartitions spécifiques dans les espaces résidentiels des ménages à une personne ou des familles et des ménages défavorisés ou favorisés. Tel qu'évoqué dans la problématique, les choix de localisation de l'habitat renvoient à des logiques propres aux ménages. Deux cas de figure différents se présentent alors à nous au moment de l'étude du lien entre localisations résidentielles et activités réalisées. Ils concernent le recours pour expliquer la réalisation éventuelle des activités à des variables liées aux ménages d'une part et caractérisant les individus d'autre part.

Les revenus des ménages distinguent les actifs dans les deux villes du Sud, et les structures des ménages sont fortement discriminantes dans les cas lyonnais et montréalais. Selon les modalités de ces deux variables, d'importantes disparités sont apparues dans les activités réalisées, ainsi que des répartitions spécifiques dans les espaces résidentiels. Il est possible dans ces cas précis de parler d'une première distinction dans les modes de vie, plutôt relatives à la structure des ménages dans les deux villes du Nord et aux niveaux de vie dans les deux villes du Sud. Ces deux dynamiques ségrégatives spécifiques se retrouvent dans la littérature, avec les travaux de N. Haumont et M. Ségaud [1989] et de J.-Y. Authier & alii [2005] pour le lien entre les structures familiales et les modes de vie et diverses contributions de l'ouvrage coordonné par F. Dureau et alii [2000] pour ce qui est des différenciations d'ordre économique dans les villes du Sud.

Une part importante des partitions se sont basées sur des variables individuelles (statut, genre, âge, etc.). Les groupes de citadins issus de ces segmentations ne sont que rarement répartis d'une manière spécifique dans les espaces résidentiels. Les rôles sociaux et les situations économiques associés aux statuts explique bien plus que la localisation du logement les différences d'activités réalisées. Certaines tendances ont pu cependant être mises en évidence dans les quatre villes, tandis que d'autres relèvent de spécificités locales. Parmi les points communs, nous retiendrons la propension plus élevée des citadins centraux à effectuer des loisirs. Au-delà de la proximité plus grande des activités associées, cela est à mettre en relation avec la spécialisation des espaces résidentiels relativement aux statuts de leurs habitants. Les étudiants et les retraités sont par exemple sur-représentés dans le centre, tandis que les scolaires sont plus nombreux dans les périphéries. Dans le même temps, les chômeurs et les sans-activité se concentrent plus dans les zones défavorisées et les actifs dans les quartiers les plus aisés. Cette remarque, qui n'est pas surprenante, permet tout de même de mieux comprendre les dynamiques quotidiennes des territoires urbains.

A un tout autre niveau, une différence apparaît entre les lieux de résidence des étudiants de Niamey et Puebla d'un côté, et de Lyon et Montréal de l'autre. Ils correspondent plutôt aux quartiers aisés dans le premier cas, ce qui suggère que la pratique des espaces urbains par les étudiants de ces deux villes est marquée par la forte ségrégation résidentielle économique. Dans le second cas, ils vont habiter préférentiellement dans le centre et le péricentre, et délaisser plus largement les zones périphériques. Dans leur cas, la localisation de leur logement est plutôt déterminée par l'organisation fonctionnelle des territoires urbains. Nous proposons maintenant de caractériser les espaces au sein desquels les citadins exercent leurs activités.

B. L'accès aux activités, espaces pratiqués et modes utilisés

Nous faisons appel dans cette section à la typologie fonctionnelle. Les territoires de destination des déplacements individuels sont appréhendés selon leur degré d'attractivité (pôle d'attraction, zones d'attraction intermédiaire, zones non-attractives). Nous avons évoqué précédemment les niveaux de contraintes variables dans le temps et dans l'espace de chaque activité. Le lieu d'exercice de chacune d'elle est parfois imposé, comme pour le travail et les études, et d'autres fois plus flexibles (achats, loisirs, santé). Dans le premier cas de figure, les localisations des

activités considérées ne sont pas négociables, mais elles renvoient tout de même du sens, un travail dans le centre n'est pas équivalent à un travail dans d'autres lieux par exemple. Dans le second cas de figure, c'est-à-dire pour les activités telles que les achats ou les loisirs, le lieu peut être choisi (tout au moins en partie) par le citadin selon des critères divers.

Les résultats des quatre aires urbaines sont présentés successivement, dans la mesure où la contextualisation est importante pour bien comprendre les tendances mises en valeur.

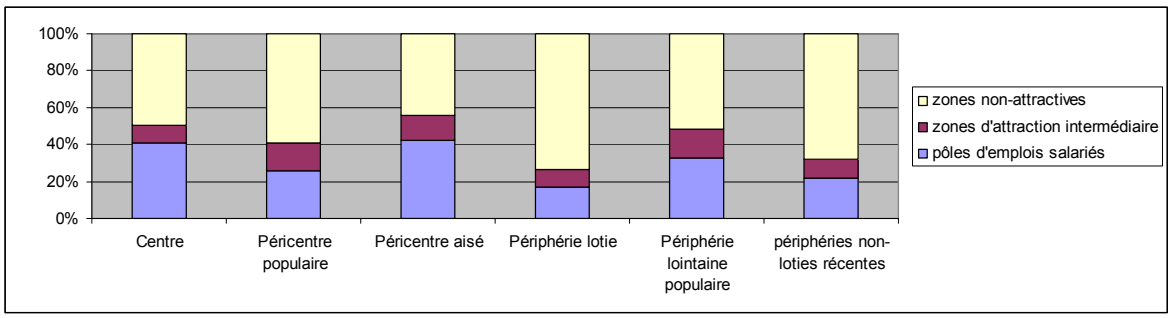
1. Niamey

Une distinction est faite à Niamey entre les emplois salariés et non-salariés, elle permet de rendre compte de la différence entre les emplois formels et informels. Nous n'avons pas pu étudier les accès à l'enseignement universitaire, aux démarches, aux loisirs et à la santé selon le degré d'attractivité des territoires associés, les effectifs étant trop faibles.

- L'accès à l'emploi salarié

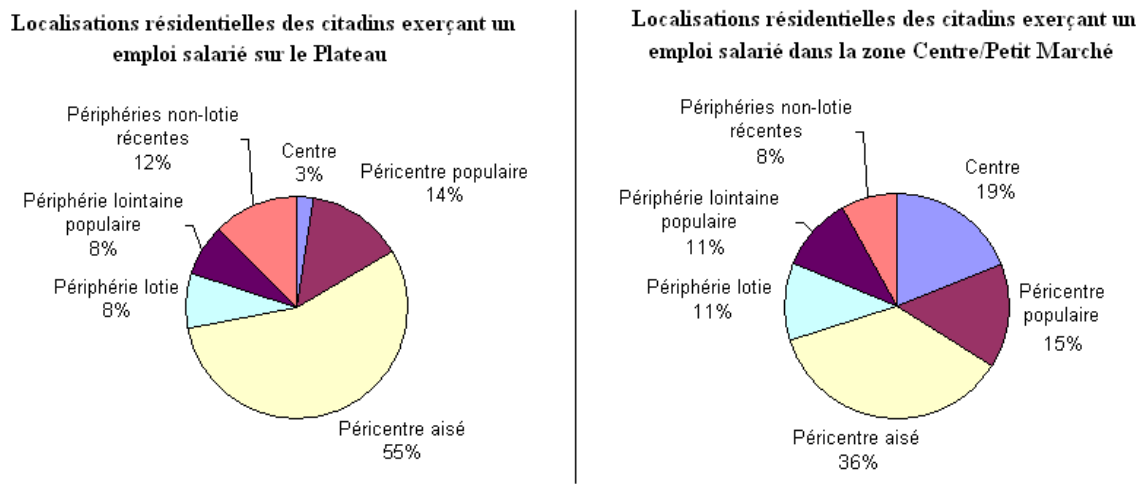
Les pôles d'emplois salariés ont été localisés dans le centre de l'aire urbaine, autour du Petit-Marché, ainsi que sur le Plateau, de l'autre côté du Gounti Yena. Compte-tenu de ces localisations, il n'est pas étonnant de mesurer, sur le graphe 27, une pratique plus fréquente des pôles d'emplois salariés par les résidents du centre et du péricentre aisé. La différence est importante entre ces citadins et ceux qui vivent dans le péricentre populaire et la périphérie lotie, qui reste assez proche des territoires les plus attractifs.

Graphe 27 : Usages des pôles d'emplois salariés selon le lieu de résidence à Niamey



Les localisations résidentielles des citadins exerçant un emploi salarié sur le Plateau ou dans la zone centrale (les deux pôles d'emplois salariés les plus attractifs) diffèrent notablement (graphe 28). Les habitants des zones péricentrales sont plutôt bien représentés dans les deux cas, mais atteignent la proportion élevée de 55 % de ceux qui travaillent sur le Plateau.

Graphe 28 : Localisations résidentielles des citadins exerçant un emploi salarié sur le Plateau et dans la zone centre/Petit Marché à Niamey



Les accès aux pôles d'emplois salariés (tous confondus) concernent en proportion supérieure les citadins vivant dans les ménages des quintiles de revenus (par U.C.) les plus élevés et, ce qui n'est pas indépendant, les citadins les plus instruits. Les plus aisés et les plus instruits sont donc plus nombreux à exercer leur emploi sur le Plateau que dans la zone centrale du Petit Marché.

Les modes utilisés pour le déplacement domicile-travail dépendent des espaces de départ et d'arrivée. 50 % des actifs se dirigeant vers les pôles d'attraction le font en voiture particulière, alors que cette proportion tombe à 35 % pour les déplacements à destination des zones non-attractives. Une variation inverse peut être observée pour la marche à pied et l'usage des transports collectifs ne dépend pas de la localisation de l'emploi. La première interprétation possible renvoie à une lecture socio-économique, qui consiste à associer les actifs travaillant dans les pôles d'attraction aux plus aisés, i.e. les plus motorisés. La seconde est d'ordre géographique, puisque les emplois (même salariés) situés dans les zones non-attractives se situent en fait principalement à proximité du logement, les citadins y accèdent alors à pied. Les deux interprétations peuvent se compléter, la première étant d'ailleurs partiellement corroborée par le

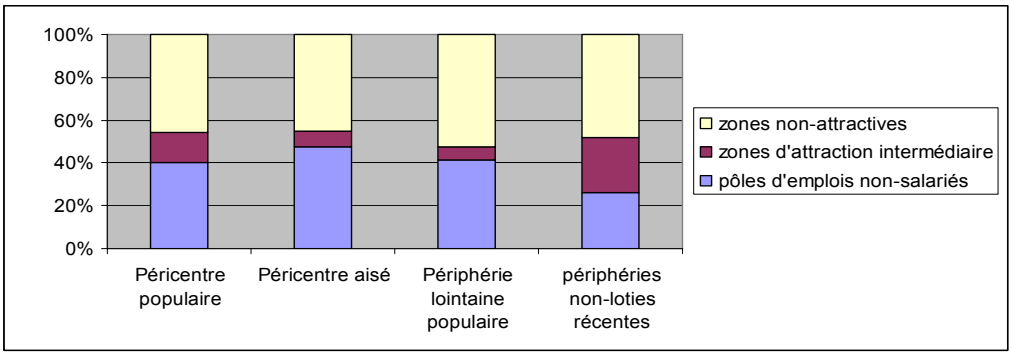
lien entre les localisations résidentielles et les pratiques modales, puisque 44 % des résidents du péricentre aisé utilisent la voiture particulière pour aller travailler (malgré la proximité relative d'une partie importante des emplois salariés). Ils ne sont que 20 % environ à utiliser ce mode parmi les autres Niaméens.

- L'accès à l'emploi non-salarié

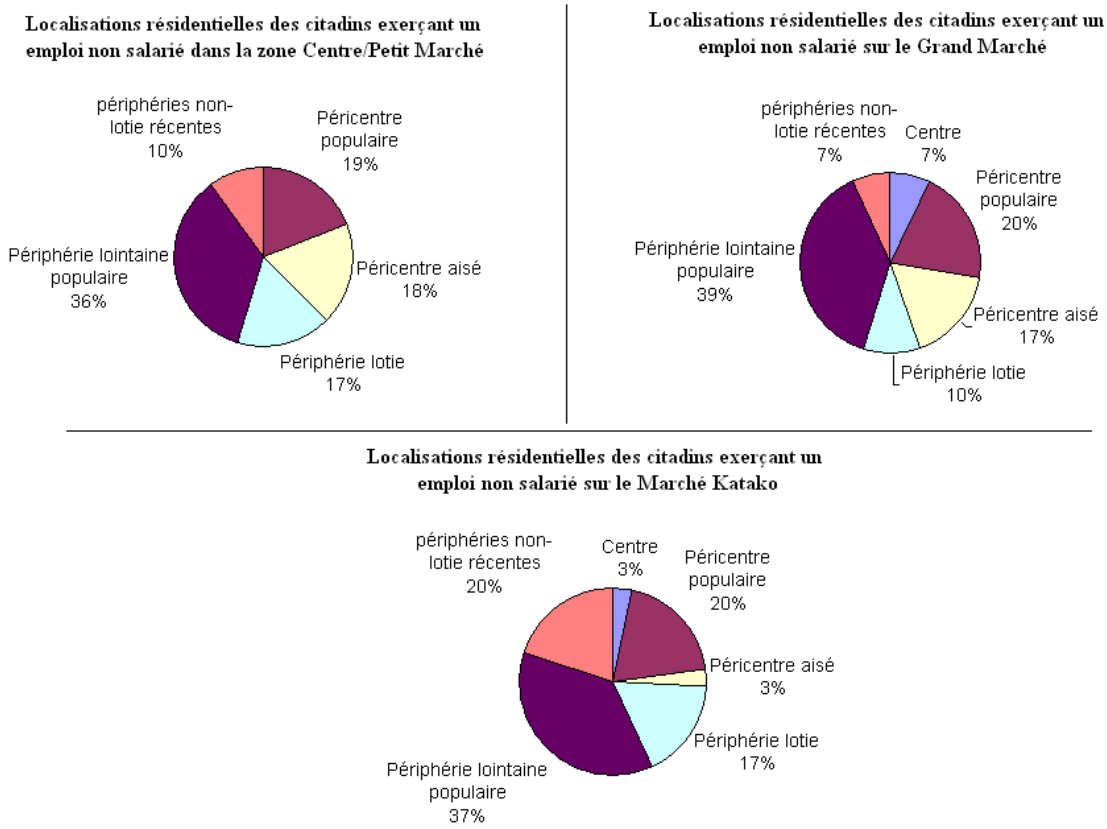
Les pôles d'emplois non-salariés sont concentrés dans le centre, ils correspondent aux trois grands marchés niaméens : le Petit Marché, le Grand Marché et le Marché Katako. Les résidents du centre et de la périphérie lotie n'ont pas été considérés, faute d'effectifs suffisants. Les tendances observées sont peu marquées sur les quatre espaces résidentiels considérés (graphe 29), si ce n'est la pratique moins fréquente des pôles d'emplois non-salariés par les résidents des périphéries non-loties récentes.

Sur le graphe 30, qui précise la localisation résidentielle des citadins selon le pôle d'attraction au sein duquel ils vont travailler (Petit Marché, Grand Marché ou Marché Katako), apparaît une différence marquée entre le marché Katako d'une part et les Petit et Grand Marchés d'autre part. Parmi ceux qui vont travailler sur le marché Katako, les habitants du péricentre aisées sont sous-représentés et ceux des périphéries non-loties récentes sur-représentés.

Graphe 29 : Usages des pôles d'emplois non-salariés selon le lieu de résidence à Niamey



Graphe 30 : Localisations résidentielles des citadins exerçant un emploi non salarié sur le Petit Marché, le Grand Marché ou le Marché Katako



Les plus jeunes accèdent bien moins largement aux pôles d'emplois non-salariés que les autres. Une coupure assez nette apparaît à l'âge de 30 ans. Les hommes se dirigent plus souvent que les femmes vers les espaces les plus attractifs (45 % contre 30 %). Les revenus des ménages d'appartenance sont positivement corrélés avec cet accès aux pôles d'emplois non-salariés. Travailler sur les grands marchés de la capitale niaméenne apparaît donc comme bienfaisant d'un point de vue économique. Cela renvoie à des résultats mis en évidence par L. Diaz Olvera & alii [2007] à Douala et Conakry, où plusieurs citadins soulignent le caractère plus rémunérateur des emplois de commerce dans le centre, ce qui est confirmé statistiquement dans la suite de leur article. Les salaires plus élevés justifient alors les dépenses et les temps de transport. Ne travaille pas qui veut cependant sur ces marchés, où il faut se faire une place, ce qui nécessite des réseaux sociaux importants. Les niveaux de scolarité sont également liés aux pratiques des territoires attractifs, mais contrairement à l'accès aux pôles d'emploi salarié, plus de 55 % des citadins non-instruits se dirigent vers les pôles d'emploi non-salarié, contre 25 % de ceux qui ont suivi des

études primaires ou secondaires. Ce lien s'explique par le fonctionnement même du monde informel, au sein duquel l'expérience et les connaissances valent tout autant, si ce n'est plus, que le niveau de scolarité pour occuper une activité rémunérée [Van Dijk, 1986].

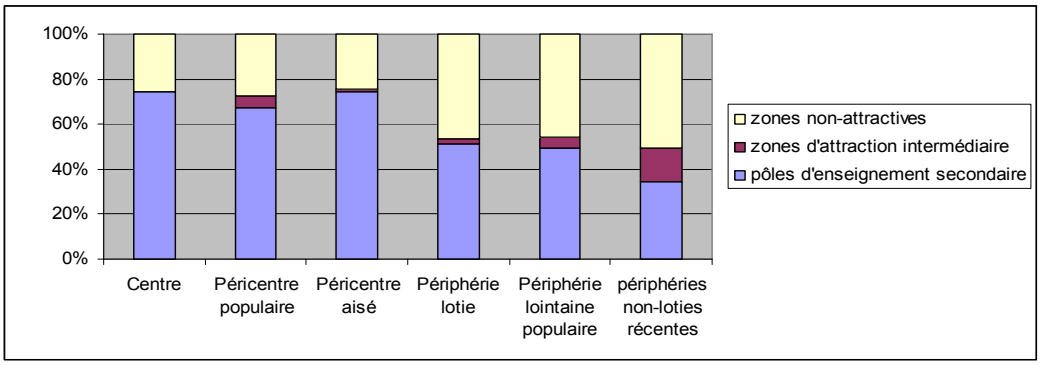
Les modes utilisés varient assez largement selon le degré d'attractivité des territoires où sont situés les emplois. Alors que 70 % de ces déplacements se font à pied vers les zones non-attractives, cette proportion chute à 35 % vers les pôles d'attraction au profit des transports collectifs. Il apparaît ainsi que les zones non-attractives au sein desquelles les Niaméens vont travailler sont souvent proches de l'habitat, bien que certains déplacements à pied puissent être longs. L'usage de la voiture particulière reste marginal quelle que soit la destination.

Si l'on considère maintenant l'ensemble des emplois (salariés et non salariés), les différences sont importantes entre les citadins qui exercent leur emploi sur le Plateau et ceux qui l'exercent dans le centre (autour et dans les Petit et Grand Marchés surtout). Comme nous avons pu le voir dans les lignes qui précèdent, cette différence fait écho à une offre d'emplois fortement différenciés sur les deux territoires et révèle la persistance de l'opposition Ville Blanche/Ville Noire héritée de la planification du colon français.

- L'accès à l'enseignement secondaire

Les pôles d'enseignement secondaire sont concentrés dans les zones péricentrales de l'aire urbaine niaméenne. Les résidents des zones centrales et péricentrales en ont une pratique sensiblement similaire. Elle chute ensuite pour les résidents des périphéries, en particulier ceux des périphéries non-loties récentes. Le graphe 31 permet de visualiser ces tendances. Les accès spécifiques à chacun des pôles d'enseignement secondaire mettent en valeur l'importance de la proximité dans le choix de l'établissement. Les scolaires niaméens accèdent principalement à ces espaces à pied, mais la pratique de la marche baisse de 90 % à 55 % pour ceux qui se dirigent vers les pôles d'attraction, les transports collectifs (et dans une moindre mesure la voiture particulière passager) compensant cette diminution.

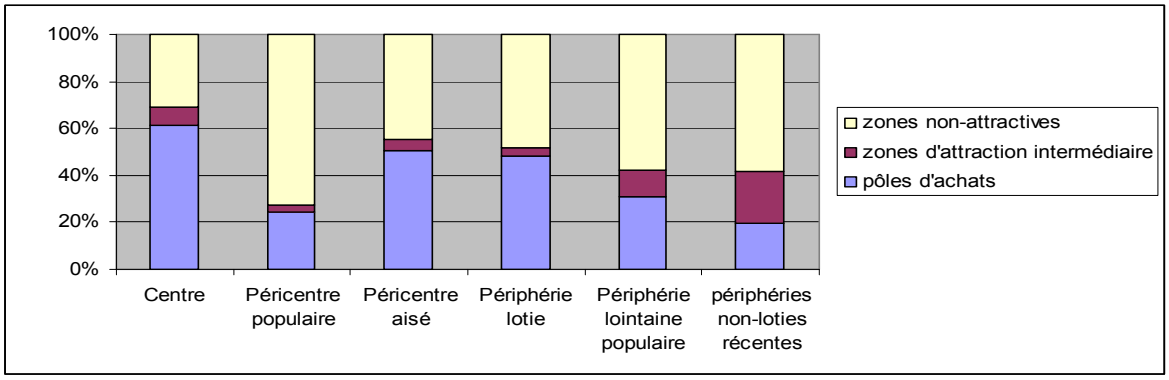
Graphe 31 : Usages des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Niamey



L'accès aux pôles d'enseignement secondaire dépend donc des lieux de résidence. Nous n'avons pas été en mesure de relever de liens avec les autres variables individuelles ou liées aux ménages.

- L'accès aux achats

Graphe 32 : Usages des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Niamey



Les pôles d'achats correspondent aux marchés cités précédemment (situés dans le centre ou proche). Le marché de Wadata (au nord-est) complète cette liste. Tel que nous le montre le graphe 32, la pratique des territoires les plus attractifs baisse au fil de l'éloignement du centre des lieux de résidence. Les résidents du péricentre populaire font exception à cette règle, mais ces espaces sont dotés de nombreux petits marchés, d'envergure certes plus limitée que les marchés du centre, mais leur permettant d'accéder aux denrées dont ils ont besoin à des prix qui restent raisonnables. Ce n'est pas nécessairement le cas pour les résidents des zones périphériques, qui se tournent, faute de mieux, vers les tabliers et autres vendeurs ambulants, qui proposent leurs produits à des prix plus élevés [Diaz Olvera et alii, 2003].

- Synthèse du cas niaméen

Pour les activités étudiées ici, les populations centrales ou les plus aisés accèdent prioritairement aux territoires les plus attractifs. Cette remarque vaut aussi bien pour les pôles d'emplois (salariés et non-salariés) que d'enseignement secondaire et d'achats, ce qui était moins évident a priori.

Si les citadins les plus aisés accèdent assez largement aux pôles d'attraction, c'est autant grâce à leur meilleur équipement individuel que grâce aux moyens dont ils disposent pour prendre les taxis collectifs. L'offre est d'ailleurs plutôt développée dans leurs zones de résidence dans la mesure où la demande y est forte (c'est un cercle vertueux) et les infrastructures routières en bon état. Les citadins les plus pauvres sont quant à eux plus dépendants de leur localisation résidentielle. Les résidents centraux sont nettement avantagés par rapport aux résidents périphériques, aussi bien par la proximité des activités et des services que par le système de transports collectifs tel qu'il existe à Niamey (la demande est faible et les infrastructures en mauvais état dans les zones périphériques, ce qui fait augmenter les tarifs de desserte et raréfie l'offre). Les modes utilisés par les citadins qui vivent loin du centre suggèrent alors un certain repli sur la marche à pied et la proximité.

Les accès spécifiques aux pôles d'attraction permettent de faire ressortir la différence importante entre les territoires où s'exercent les emplois salariés et non salariés, ainsi que les localisations résidentielles des citadins qui les exercent. L'opposition historique entre la *ville blanche* et la *ville noire* continue de marquer les pratiques spatiales des citadins niaméens.

2. *Puebla*

Les accès à l'emploi, à l'enseignement pré-universitaire et universitaire, aux achats, aux loisirs et à la santé sont successivement étudiés dans le cas poblanais.

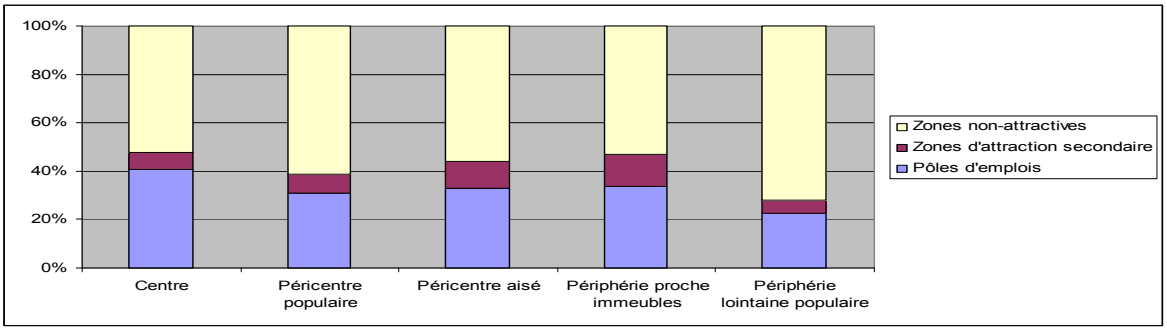
- L'accès à l'emploi

Les pôles d'emplois poblanais sont concentrés dans et autour du centre. La nature des territoires où se rendent les citadins pour leur travail dépend largement de leur localisation résidentielle (graphe 33). Les emplois des résidents du centre sont plus fréquemment situés dans les pôles tandis que ceux des résidents des périphéries sont plutôt établis dans des zones où l'attractivité

mesurée est faible. Les différences sont moins nettes pour ce qui est des accès des résidents péricentraux et de la périphérie proche.

Les pôles d'emplois sont des destinations moins fréquentes pour les citadins les moins instruits, 26 % des citadins ayant un niveau d'études primaire ou inférieur s'y sont rendus alors que c'est le cas de respectivement 35 % et 37 % de ceux qui ont un niveau secondaire et supérieur. Aucun effet de genre ou d'âge n'a été noté.

Graphe 33 : Pratiques des pôles d'emplois selon le lieu de résidence à Puebla

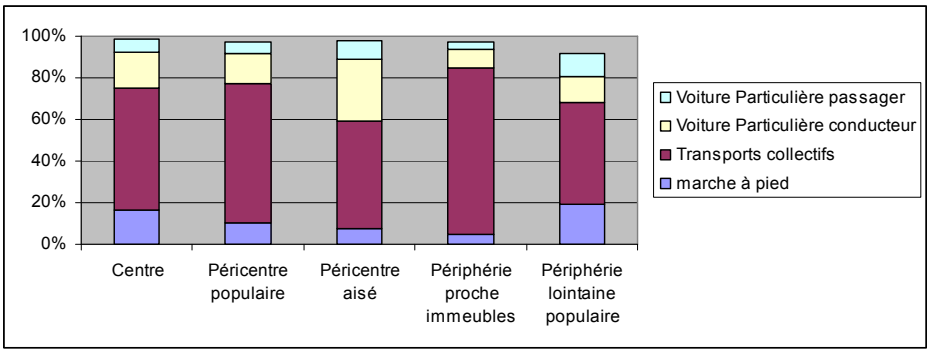


Les modes utilisés pour se rendre au travail varient assez peu selon le degré d'attractivité de la zone de destination, à l'exception d'un usage légèrement supérieur des transports collectifs à destination des pôles d'emplois, usage compensé par une baisse de la marche à pied (écarts de 6 %). Les différences sont plus nettes selon la localisation résidentielle (graphe 34). L'usage de la voiture particulière conducteur est ainsi nettement plus fort de la part des résidents du péricentre aisé, ils utilisent d'autant moins les transports collectifs. Ils ne se dirigent pas plus cependant vers les pôles d'attraction, l'usage de la voiture particulière leur permet un gain de confort ou un accès vers des territoires uniquement accessibles par ce mode. Les effectifs dont nous disposons ne permettent pas d'en savoir plus à ce niveau.

Les habitants de la périphérie lointaine populaire utilisent peu les transports collectifs pour se rendre à leur travail (au regard des autres citadins poblanais). Par contre, la pratique assez forte de la marche à pied suggère des distances plutôt faibles (ou des temps potentiellement longs), ce qui s'associe à des destinations non ou faiblement attractives à l'échelle de l'aire urbaine. Plus de 80 % des résidents de la périphérie proche construite d'immeubles utilisent les transports collectifs pour aller travailler. Ces espaces résidentiels sont bien desservis, ce qui explique les

pratiques plutôt élevées des pôles d'emplois par ces citadins. Malgré la proximité relative des emplois, l'usage de la voiture particulière par les résidents du centre reste assez fort.

Graphe 34 : Modes utilisés pour le déplacement domicile-travail selon la localisation résidentielle à Puebla

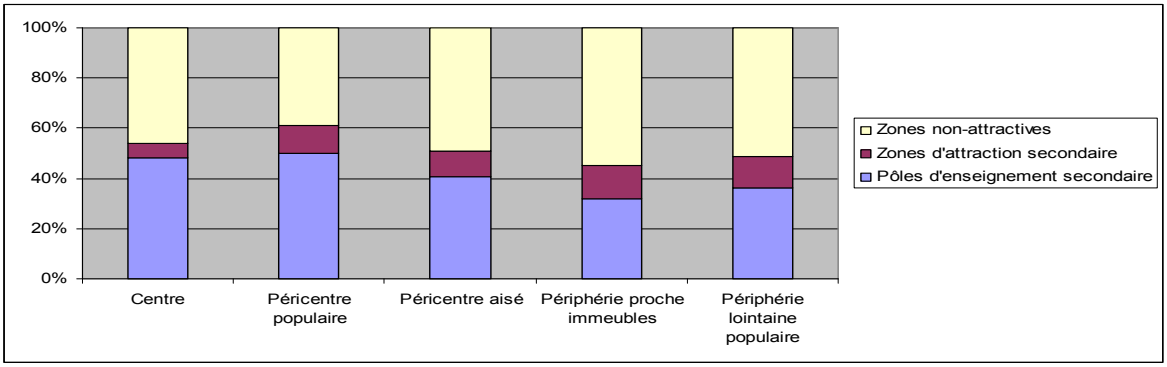


- L'accès à l'enseignement pré-universitaire

Les pôles d'enseignement secondaire ont été localisés dans le centre et le péricentre poblanais.

Les accès effectifs des scolaires selon leur localisation résidentielle renvoient à un parallèle entre les localisations des ménages et celles des territoires les plus attractifs (graphe 35).

Graphe 35 : Pratiques des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Puebla



Les résidents du centre et du péricentre ont des pratiques des pôles d'enseignement secondaire plus fréquentes que ceux des zones périphériques. Les modes utilisés pour ces déplacements sont plutôt orientés vers les transports collectifs, en particulier pour les résidents du péricentre populaire. La marche à pied conserve une place assez forte chez ceux qui habitent le centre et plus encore la périphérie lointaine populaire. 20 % de scolaires habitent finalement le péricentre

aisé et font le déplacement en voiture particulière passager. Les modes utilisés varient peu selon le degré d'attractivité de la destination.

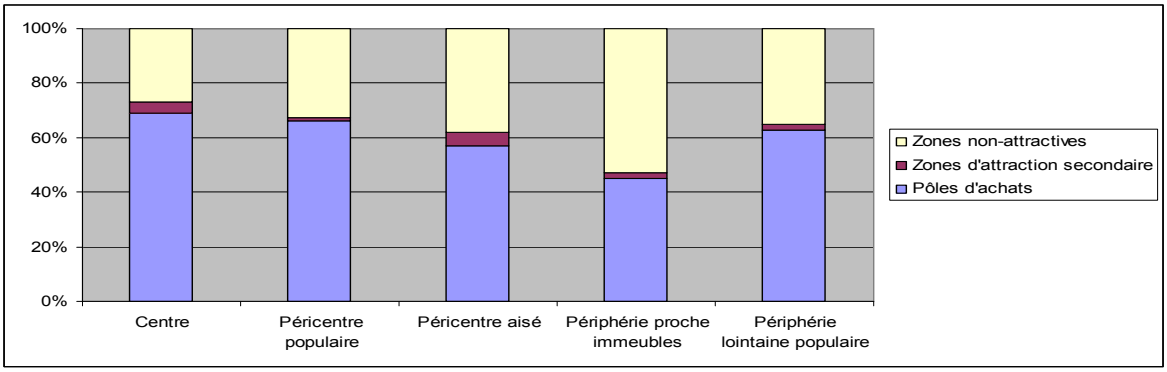
- L'accès à l'enseignement universitaire

Les pôles d'enseignement universitaire sont concentrés en quelques territoires très attractifs (il n'existe que peu d'établissements au sein de l'aire urbaine). Nous ne présenterons pas les graphiques associés à l'accès aux études universitaires dans la mesure où les variations associées aux lieux de résidence sont faibles. Quel que soit le lieu de résidence, 60 % des étudiants se dirigent vers les pôles d'attraction à l'exception des résidents de la périphérie proche construite d'immeubles, où ils sont 74 % dans ce cas. Deux facteurs expliquent cette particularité, leur proximité relative du campus de la B.U.A.P. (la plus importante université poblanaise) et leur desserte plutôt favorable en transports collectifs, déjà pointée dans le cas des déplacements domicile-travail. L'accès aux études universitaires se fait d'ailleurs plus largement par ce mode pour les résidents de cette zone (92 % l'utilisent). Il s'agit en fait de la norme pour l'accès aux pôles d'enseignement universitaire puisque 80 % des étudiants qui y étudient utilisent les transports collectifs pour s'y rendent. Les autres variables dont nous disposons ne permettent pas non plus de discriminer l'accès aux lieux d'études universitaires.

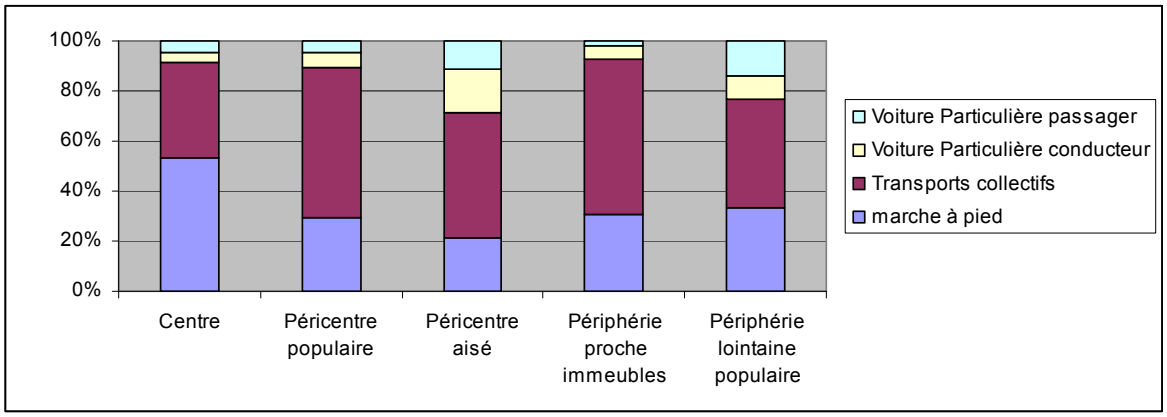
- L'accès aux achats

Les pôles d'achats ont été localisés dans le centre et sa proximité, dans les quatre directions cardinales. Leur pratique est élevée pour les résidents du centre puis baisse au fil de son éloignement (graphe 36). Les résidents de la périphérie lointaine populaire font exception à cette règle. Nous verrons par la suite que cela se fait au prix d'un usage plus élevé de la voiture particulière pour ce motif. Tel que le montre le graphe 37, les pratiques modales varient nettement pour ce type de déplacement selon la localisation résidentielle. La marche à pied conserve une place importante en particulier pour les résidents du centre, tandis que les habitants du péricentre aisé et de la périphérie lointaine populaire utilisent plus largement la voiture particulière (conducteur et passager). Les premiers sont plus dans une situation de choix que les seconds si l'on se réfère aux localisations des pôles d'achats dans l'aire urbaine.

Graphe 36 : Pratiques des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Puebla



Graphe 37 : Modes utilisés pour le déplacement domicile-achats selon la localisation résidentielle à Puebla



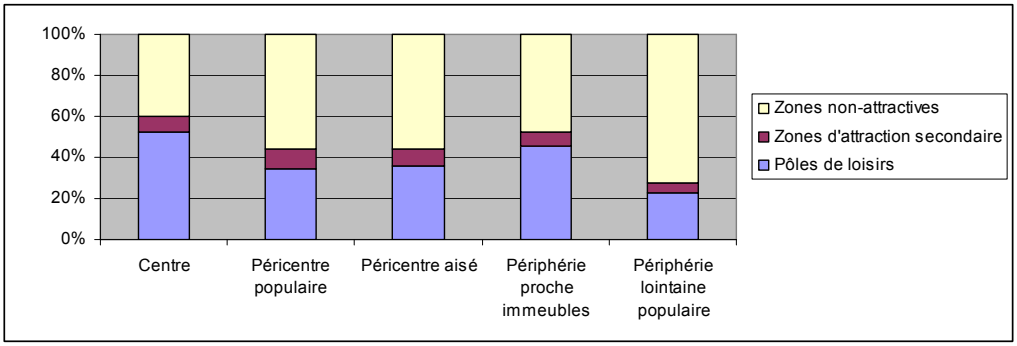
- L'accès aux loisirs

Les pôles de loisirs ont été localisés dans le centre et sur deux des grands campus de l'aire urbaine poblanaise (au sud et au nord-est du centre). Le centre de Cholula, en périphérie-ouest de Puebla, est également apparu parmi ces territoires attractifs. L'accès à ces pôles d'attraction est assez commun pour les résidents du centre, puis décroît au fil de l'éloignement du logement par rapport au cœur de l'aire urbaine (graphe 38). La périphérie proche construite d'immeubles se distingue une fois de plus avec une proportion de loisirs dans les pôles d'attraction assez élevée, qui de pair avec un usage élevé des transports collectifs.

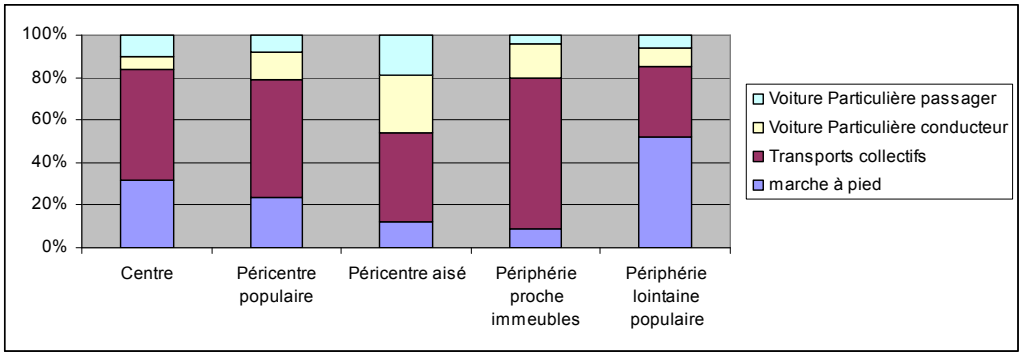
Les modes utilisés pour les loisirs varient peu selon la nature de l'attractivité de la zone de destination. Par contre, les écarts sont plus importants relativement aux localisations

résidentielles (graphe 39). Nous avons déjà évoqué le cas des résidents de la périphérie proche construite d'immeubles, une autre spécificité concerne les habitants du péricentre aisé, avec un usage de la voiture particulière très fort vis-à-vis des autres citadins poblanais. Comme dans le cas du travail ou des achats, cela n'implique pas cependant une pratique plus large des pôles d'attraction.

Graphe 38 : Pratiques des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Puebla



Graphe 39 : Modes utilisés pour le déplacement domicile-loisirs selon la localisation résidentielle à Puebla



- L'accès à la santé

La faiblesse du nombre de citadins ayant effectué des déplacements de motif santé nous interdit des traitements aussi précis que pour les autres activités. Nous notons uniquement le plus faible usage des pôles de santé par les résidents des périphéries, qui se déplacent largement à pied pour aller se soigner. Une partie de ces citadins semble ainsi à l'écart des services de santé offerts dans les grands établissements de santé poblanais.

- Synthèse du cas poblanais

Cette étude des accès aux activités par les citadins poblanais nous a permis de mettre en relief plusieurs tendances récurrentes. Contrairement aux Niaméens du péricentre aisé, les résidents des zones les plus aisées ne semblent pas plus prompts à se diriger vers les pôles d'attraction, par contre, ils utilisent plus souvent la voiture particulière pour se déplacer. Il est possible alors de replacer cette tendance dans un cadre socioculturel plus large. F. Dureau [2006b] évoque deux choix de modes de vie dans les villes latino-américaines. Le premier est plutôt récent et valorise le centre (il se situe dans mouvement de gentrification). Le second, majoritaire, rejette le centre à cause de la pollution et de l'insécurité qui y règnent, mais également pour valoriser un entre-soi périphérique au sein des espaces résidentiels et des activités. Cela n'est possible que grâce à la voiture particulière.

La bonne desserte en transports collectifs des zones de périphérie proche construites d'immeubles s'associe pour ces citadins à un usage assez large des pôles d'attraction, auxquels ils accèdent généralement par ce mode. Il semble que dans le cas de ces citadins, l'offre en transports collectifs a un véritable effet sur leur rapport à la ville. Leur situation géographique (périphérie proche) et socio-économique moyenne (population de classe moyenne inférieur) ne laissait pourtant pas présager un rapport quotidien si fort avec les pôles d'attraction.

3. Lyon

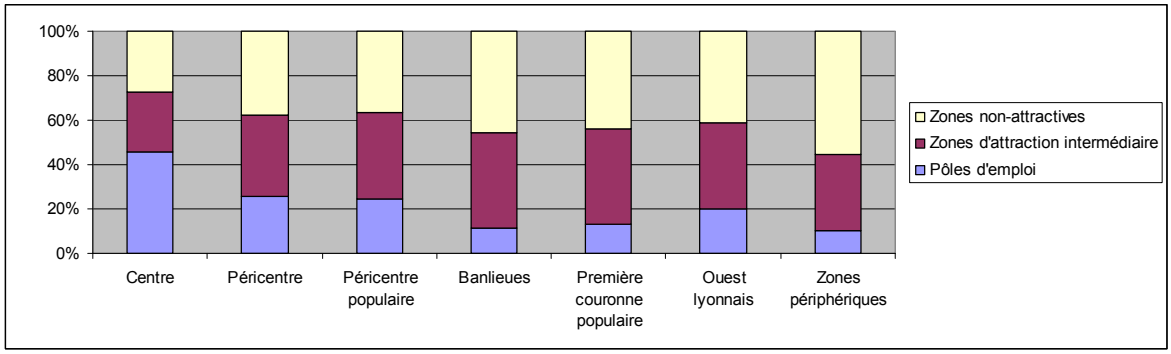
Les accès à l'emploi, à l'enseignement pré-universitaire et universitaire, aux achats, aux loisirs et à la santé sont étudiés dans le cas lyonnais.

- L'accès à l'emploi

Deux pôles d'emplois principaux ont été localisés, le centre (Presqu'île) et le quartier qui s'étend autour de la Part-Dieu. Aucun pôle d'emploi périphérique n'a été pointé. Ce qui détermine avant tout autre facteur le degré d'attraction des territoires où se trouvent les emplois des Lyonnais est le lieu de résidence. La spécificité des résidents du centre ressort nettement sur le graphe 40. Près de 40 % d'entre eux profitent de la présence d'un grand nombre d'emplois à proximité de leur logement. Peu de leurs emplois sont situés dans des pôles secondaires ou dans des zones non-

attractives. Plus les citadins lyonnais habitent loin du centre, moins fréquentes sont leurs visites dans les pôles d'emplois pour leur travail, ils se dirigent alors plus largement vers les zones non-attractives. L'Ouest lyonnais fait exception à cette tendance (pratique élevée des pôles d'emplois relativement à leur éloignement du centre) tandis que les actifs des banlieues sont ceux qui travaillent le moins souvent dans les zones les plus attractives.

Graphe 40 : Usages des pôles d'emplois selon le lieu de résidence à Lyon

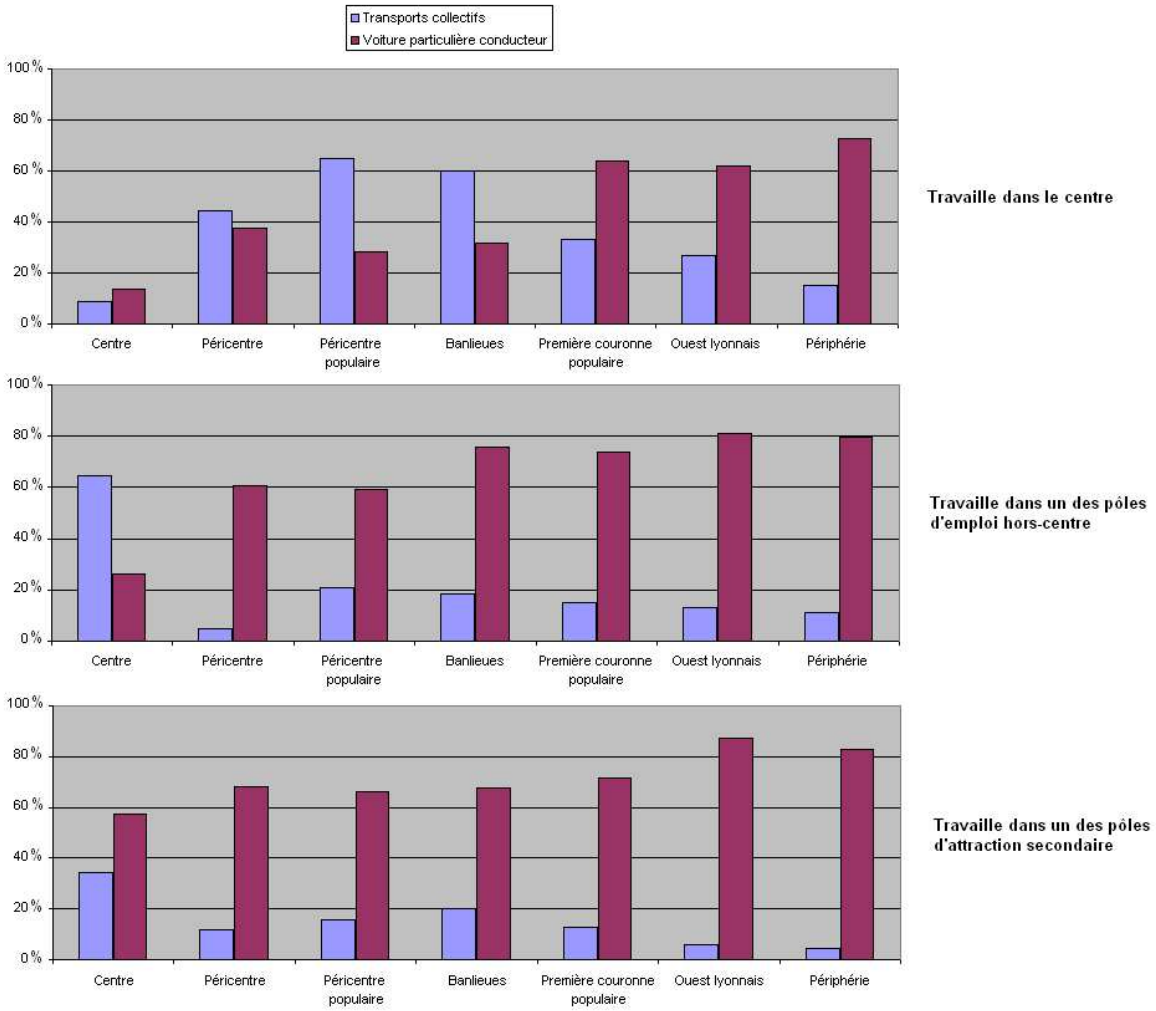


Les modes utilisés pour se rendre sur le lieu de travail dépendent des destinations concernées et plus encore des localisations résidentielles (graphe 41). Nous avons distingué ici les pôles d'attraction situés dans le centre de ceux qui ne le sont pas, dans la mesure où les modes utilisés diffèrent beaucoup selon cette spécificité spatiale. Les résidents centraux ont une pratique particulière de la ville vis-à-vis de l'ensemble des autres citadins lyonnais. Ils utilisent plus largement les transports collectifs, même lorsque l'emploi se situe dans un des pôles secondaires. Evidemment, lorsqu'ils travaillent dans le centre, ils y vont majoritairement à pied (ce qui explique les proportions faibles d'utilisation des transports collectifs et de la voiture particulière). A l'opposé, les résidents périphériques (de la première couronne à la périphérie lointaine) ont plutôt recours à la voiture particulière, y compris pour aller dans le centre de Lyon. Des différences nettes en termes de pratiques s'observent parallèlement entre les destinations centrales et les autres, ce qui veut dire que l'accès aux pôles d'emplois hors-centre (dont la Part-Dieu) nécessite un usage de la voiture particulière.

Au-delà de la description des accès à l'emploi par les citadins lyonnais, le choix du mode utilisé pour le déplacement domicile/travail a un effet sur l'ensemble de la relation tissée par le citadin avec la ville. Cette réflexion n'a pas pu être portée sur les terrains niaméens et poblanais pour des

questions d'effectifs (le niveau de décorrélations étant trop élevé). Le choix de mode pour le déplacement domicile-travail détermine d'une part les pratiques modales pour l'ensemble des autres déplacements réalisés dans la journée, et d'autre part les activités hors-travail. A l'exception des résidents centraux et péricentraux, les automobilistes font plus d'achats, de visites et d'accompagnement que les usagers des transports collectifs.

Graphe 41 : Pratiques modales selon les localisations du logement et de l'emploi à Lyon

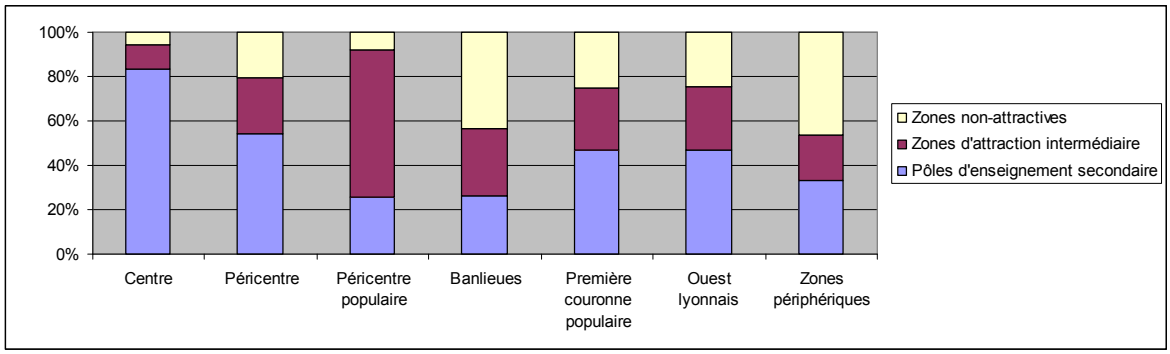


La localisation des emplois dépend du lieu de résidence, mais varie également selon le genre. Les femmes travaillent en proportion plus grande dans le centre tandis que les territoires non-attractifs concernent plutôt les emplois des hommes. Cette différence se retrouve dans les pratiques modales, avec un usage plus fort des transports collectifs par les femmes.

- L'enseignement pré-universitaire (lycée et collège)

Les pôles d'enseignement pré-universitaire ont été principalement localisés dans le centre et sur quelques territoires de la première couronne. La localisation résidentielle a une influence importante sur les territoires pratiqués selon leur degré d'attractivité. Le graphe 42 permet d'en rendre compte.

Graphe 42 : Usages des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Lyon

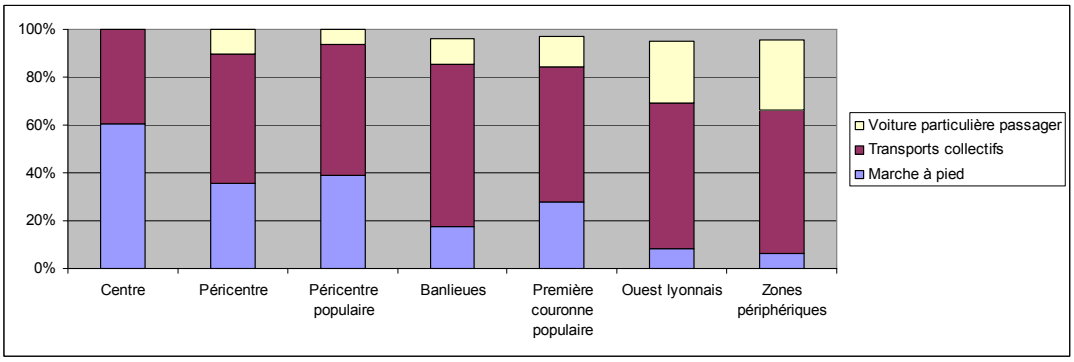


Plus ils habitent loin du centre, moins les scolaires sont nombreux à se rendre dans les pôles d'enseignement secondaire. Parallèlement, peu de ceux qui habitent dans les banlieues et le péricentre populaire s'y dirigent (même si dans le cas de ces derniers, les établissements fréquentés sont plus souvent localisés dans les zones d'attraction intermédiaire). Malgré la concentration importante de familles et d'enfants dans les banlieues, leurs écoles se trouvent sur des territoires peu attractifs à l'échelle de l'aire urbaine (du point de vue scolaire), ce qui suggère une attractivité principalement locale des établissements concernés, et renvoie à une certaine ségrégation scolaire. Les jeunes citadins des périphéries sont plus répartis quant à eux dans l'espace, ce qui explique que leurs écoles soient situées sur des territoires moins attractifs.

Les modes utilisés pour les déplacements domicile-études des scolaires sont présentés sur le graphe 43. Plus ces citadins résident loin du centre, moins ils marchent pour aller à l'école, et plus ils s'y rendent en voiture particulière. Les transports en commun sont très utilisés, quel que soit le lieu de résidence, grâce aux systèmes de transports scolaires mis à disposition des familles vivant dans les zones peu denses. Si l'on observe le lien entre les modes utilisés et les territoires où se déroulent les études, on ne relève qu'un léger surplus de la pratique de la marche à pied à

destination des zones les moins attractives, compensé par un usage moins fréquent des transports collectifs. La proximité joue effectivement un rôle fondamental dans le choix de l'établissement scolaire.

Graphe 43 : Les modes utilisés pour le déplacement domicile-études par les scolaires selon leur localisation résidentielle à Lyon



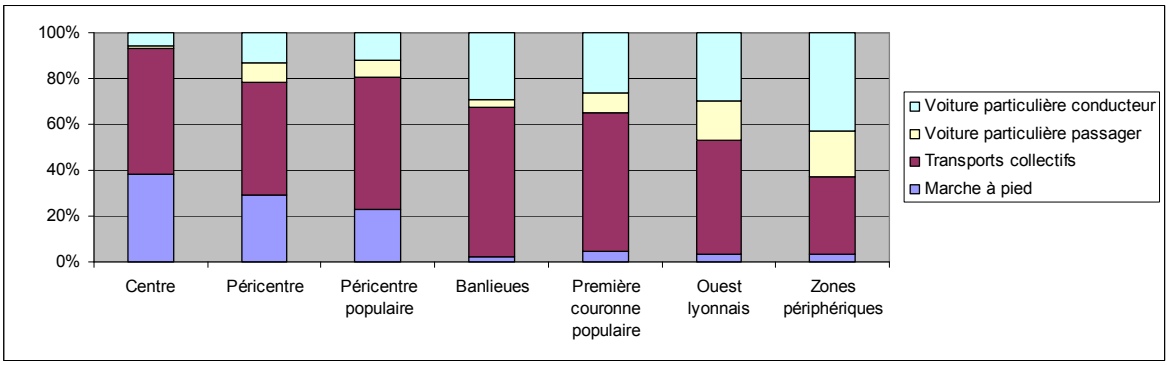
- L'enseignement universitaire

La relation aux territoires attractifs pour l'enseignement universitaire ne dépend que peu des localisations résidentielles. Les étudiants lyonnais se dirigent massivement vers les quelques pôles attractifs que constituent les grands campus universitaires de l'agglomération. Les conditions d'accès à ces territoires vont changer cependant selon leur lieu de résidence.

Les pratiques modales, présentées sur le graphe 44, font écho à l'éloignement du lieu de résidence au centre de l'aire urbaine, avec une baisse de la marche à pied et une hausse de la voiture particulière (conducteur et passager). Les transports collectifs sont dominants, sauf pour les étudiants des zones périphériques (dont plus de 40 % utilisent déjà la voiture particulière). Le mode utilisé pour le déplacement domicile/études a une influence ensuite sur les activités hors-études des étudiants. Celui-ci provient de la concentration déjà énoncée des étudiants autonomes

au centre ou au péricentre, où les pratiques modales sont différentes de celles des étudiants résidents en périphérie proche ou lointaine.

Graphe 44 : Les modes utilisés pour le déplacement domicile-études par les étudiants selon leur localisation résidentielle à Lyon



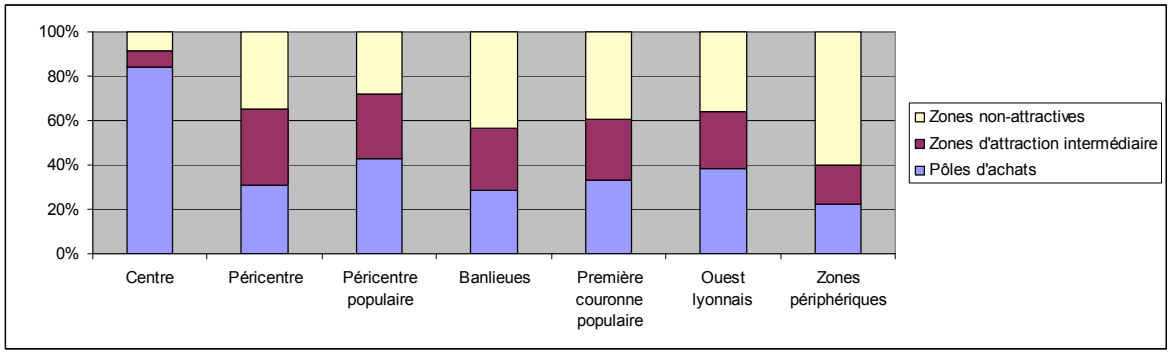
- Les achats

Les pôles d'achats ont été localisés dans le centre ou sa proximité (la Presqu'île et dans le quartier de la Part-Dieu), puis sont relativement bien répartis dans la périphérie proche ou lointaine (hypermarchés et centres commerciaux). Si les résidents du centre font leurs achats majoritairement sur ce même territoire (plus de 70 % d'entre eux), celui-ci est plutôt délaissé par les citadins vivant dans le reste de l'agglomération. Les pôles d'achats et les pôles secondaires gardent une place sensiblement similaire dans leurs destinations, quel que soit le lieu où ils résident. Les territoires non-attractifs (à l'échelle de l'agglomération) sont plus souvent pratiqués par les résidents périphériques. Ces tendances apparaissent sur le graphe 45.

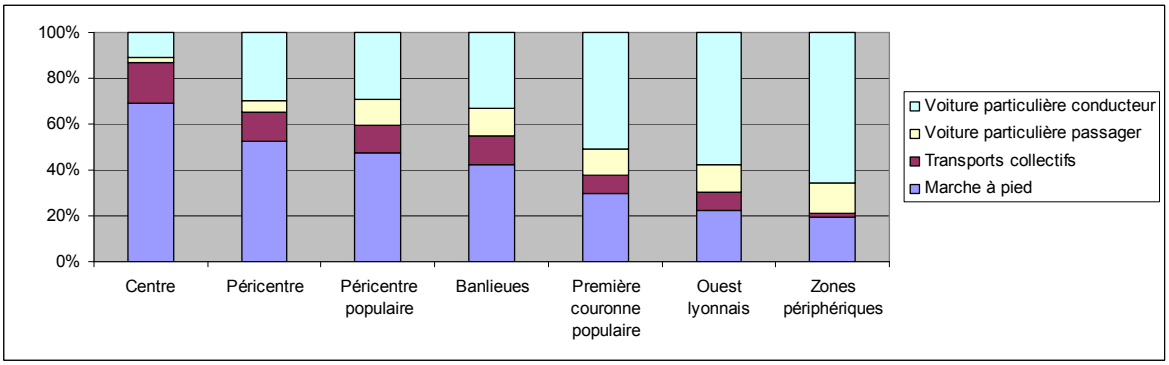
Les modes utilisés pour les achats dépendent de la localisation résidentielle (graphe 46). De 20 % dans les périphéries, la proportion de citadins ayant réalisé ces déplacements à pied croît jusqu'à près de 70 % pour les résidents centraux. La pratique de la voiture particulière suit la tendance inverse. Si l'on étudie le lien entre le mode utilisé et le type de destination, on remarque une nette association entre l'usage de la voiture particulière et les pôles d'achats. L'opposition marche à pied/voiture particulière conducteur, très marquée pour ce type de déplacement, fait écho à l'opposition entre les petits achats de proximité et les courses de plus grande envergure. Le choix du mode pour faire les courses est également lié au statut, avec un usage plus grand de la voiture

par les actifs, des transports en commun par les étudiants et encore de la marche à pied par les sans-activité et les retraités.

Graphe 45 : Usages des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Lyon



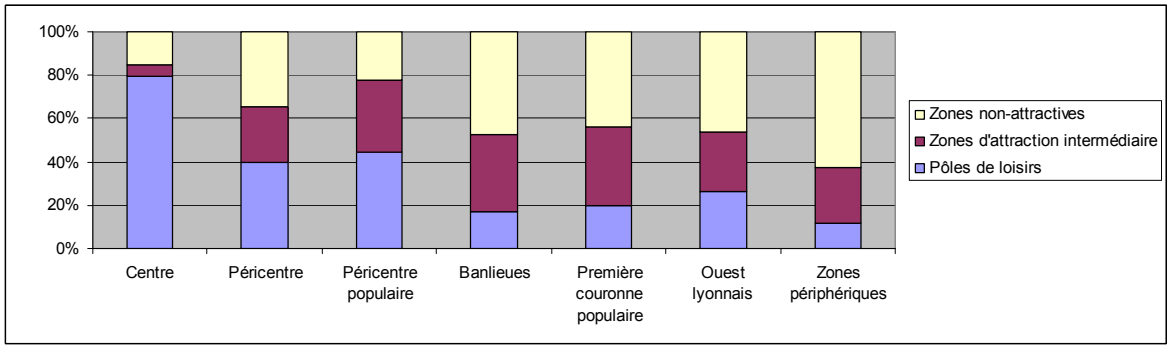
Graphe 46 : Les modes utilisés pour le déplacement domicile-achats par les citadins lyonnais selon leur localisation résidentielle



Ne sont considérés ici que les achats réalisés les jours ouvrables de semaine. La prise en compte des déplacements domicile/achats le week-end nous aurait certainement porté vers des résultats sensiblement différents (plus orientés vers les pôles d'attraction pour une partie des citadins). Les autres variables dont nous disposons ne permettent pas de compléter notre compréhension des pratiques des pôles d'achats selon leur attractivité.

- Les loisirs

Graphe 47 : Usages des pôles de loisirs selon le lieu de résidence à Lyon



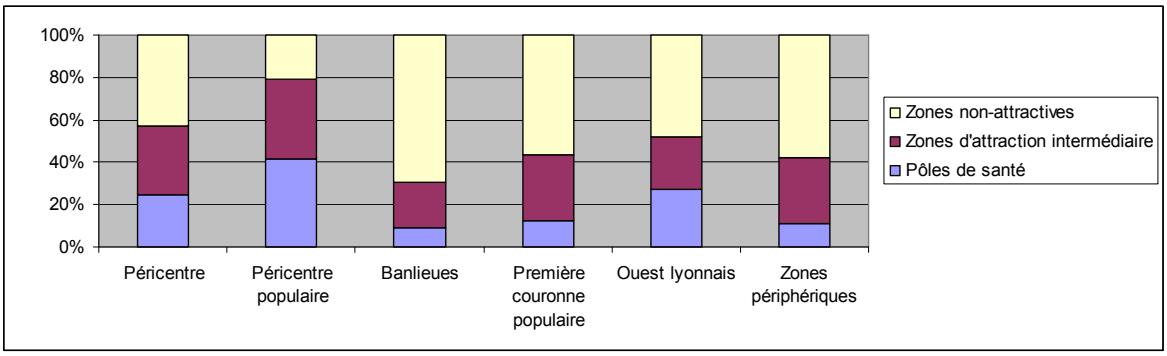
Comme pour les accès aux autres activités, on remarque sur le graphe 47 une forte spécificité des résidents du centre vis-à-vis de la localisation de leurs pratiques de loisirs. Lorsque la résidence est plus distante du centre, les loisirs ont tendance à se dérouler sur des territoires moins attractifs. Les citadins de l'Ouest lyonnais font exception à cette règle, avec une relation avec les territoires attractifs qui reste assez forte. Pour ce qui est des pratiques modales associées aux déplacements domicile-loisirs, la voiture particulière se révèle peu utilisée, la marche à pied et les transports collectifs lui sont préférés. Ceci est d'autant plus vrai que le lieu de résidence du citadin considéré est proche du centre (vers lequel les pôles de loisirs sont concentrés).

- Les pôles de santé

Les résidents du centre n'ont pas été considérés ici car leurs effectifs se sont révélés insuffisants. Les pôles de santé lyonnais sont plutôt bien répartis dans le centre et le péricentre de l'aire urbaine.

Si l'on ne peut pas vraiment parler d'un effet lié à l'éloignement au centre des résidences sur la nature des destinations des déplacements de motif santé, on remarque tout de même sur le graphe 48 que les résidents des banlieues vont plus largement vers des territoires non attractifs pour se soigner, tandis que les résidents péricentraux et de l'Ouest lyonnais (qui se distinguent une fois de plus des autres espaces périphériques) sont plus prompts à l'usage des territoires les plus attractifs. La faiblesse des effectifs ne nous permet pas d'aller plus avant dans cette description de l'accès à la santé.

Graphe 48 : Usages des pôles de santé selon le lieu de résidence à Lyon



- Synthèse du cas lyonnais

La spécificité des résidents du centre apparaît une nouvelle fois dans le cas lyonnais, les espaces qu'ils visitent au quotidien et les modes qu'ils utilisent diffèrent nettement de ce que l'on peut observer pour les autres citadins lyonnais. Vivre dans le centre a ainsi des répercussions très nettes en termes de pratiques des pôles d'attraction, grâce évidemment à la proximité des activités et des services et au bon maillage du réseau de transports collectifs (qui se ressent directement dans les pratiques modales de ces citadins).

Pour les activités considérées ici (emploi, études, achats, loisirs, santé, etc.), nous avons pu relever les différences d'une part entre les banlieues et les zones de première couronne, d'autre part entre l'Ouest lyonnais et les zones périphériques. Ces zones sont situées entre elles à une distance comparable du centre de l'aire urbaine et des zones les plus attractives, les pratiques des pôles d'attraction associés à chaque activité sont pourtant notablement différentes. Les habitants des banlieues exercent en général leurs activités dans des territoires moins attractifs que ceux qui vivent dans la première couronne populaire. A l'inverse, les citadins qui vivent dans l'Ouest lyonnais se rendent plus fréquemment dans les pôles d'attraction que ne le font les résidents des zones périphériques. Il semble donc que vis-à-vis de l'accès aux territoires les plus attractifs de l'aire urbaine lyonnaise, les pratiques des espaces au quotidien accentuent la ségrégation des plus défavorisés et nuancent celle des plus riches. Cette tendance a déjà été mise en valeur dans les cas niaméens et poblanais.

4. *Montréal*

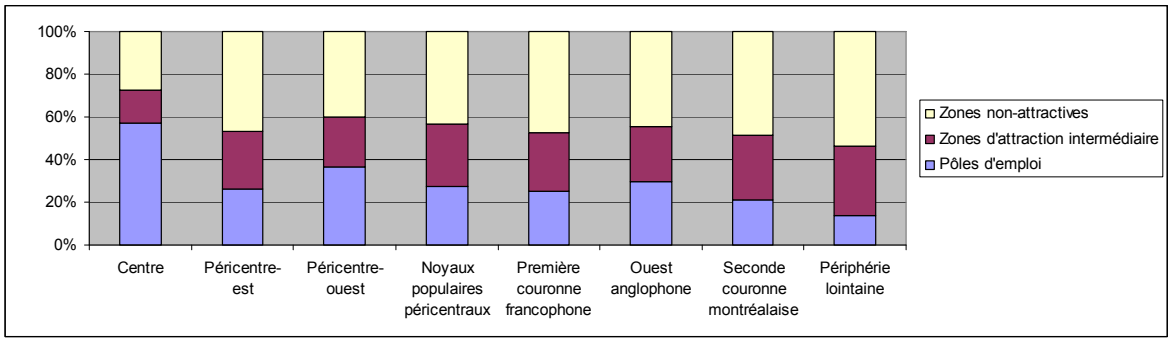
Les effectifs dont nous disposons dans le cas montréalais nous laissent une marge importante pour les décorrélations nécessaires à la compréhension la plus fine possible des phénomènes. Comme dans le cas des trois autres villes, nous aborderons dans cette section l'accès à l'emploi, aux études secondaires et universitaires, aux achats, aux loisirs et à la santé.

- L'accès à l'emploi

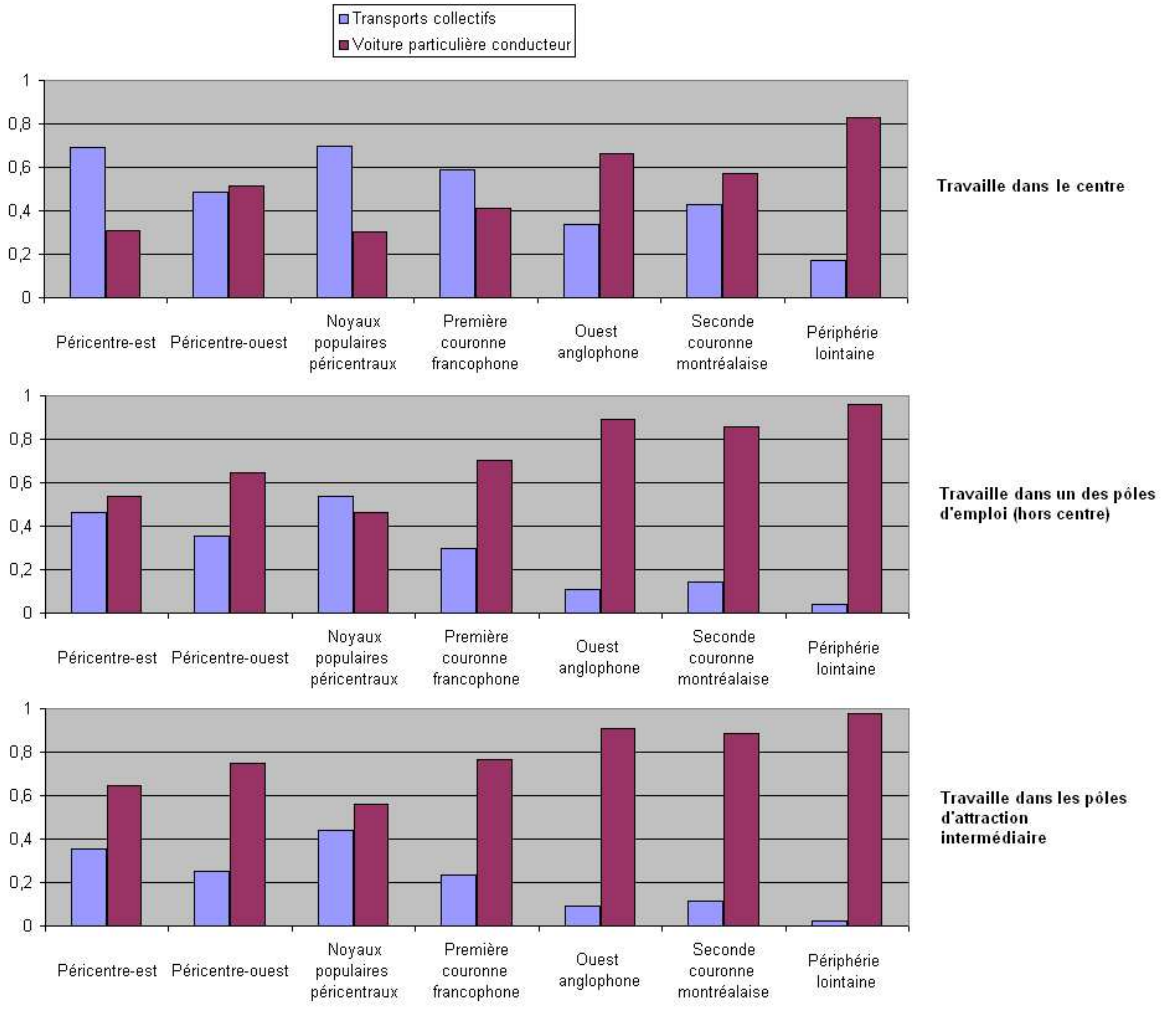
Pour ce qui est des emplois dans un premier temps, rappelons que la typologie fonctionnelle faisait apparaître dans l'Ouest montréalais plusieurs zones attractives autour de l'aéroport de Dorval. Le centre s'affirmait comme l'autre cœur névralgique de l'emploi montréalais.

Plus le lieu de résidence est éloigné du centre, plus faible est la proportion de citadins se dirigeant vers les pôles d'emplois (graphe 49). Par rapport à ce critère, les résidents du péricentre-ouest et de l'Ouest montréalais ont un usage plutôt plus fréquent des pôles d'attraction (du fait en particulier de la proximité du pôle d'attraction autour de Dorval). Quant aux zones d'attraction intermédiaire, leur pratique s'accroît avec l'éloignement au centre. Si l'on s'en tient à la forte proportion de localisation des emplois en zones non-attractives, il semble que les emplois sont plutôt diffus (entre 40 % et 60 % à l'exception de ceux qui vivent dans le centre). Les variables liées au genre, à l'âge, au statut, ou encore au niveau de revenu du ménage se révèlent peu explicatives quant à l'usage des pôles selon leur degré d'attractivité.

Graphe 49 : Usage des pôles d'emplois selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal



Graphe 50 : Pratiques modales selon la localisation du logement et de l'emploi à Montréal

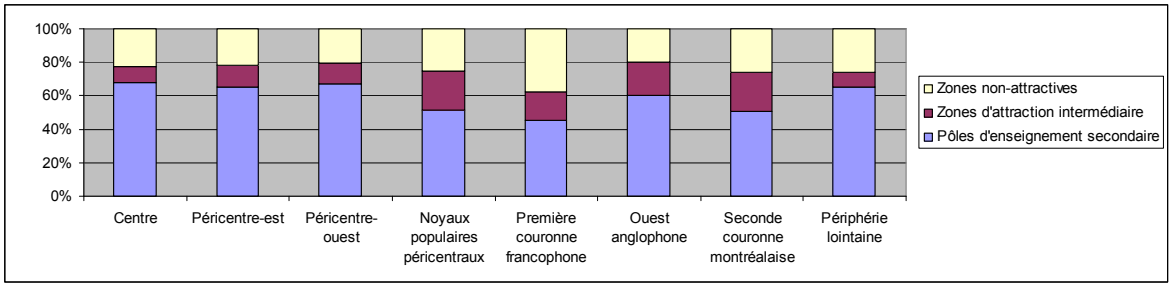


Pour mieux comprendre les conditions d'accès aux différents espaces définis dans la typologie fonctionnelle, nous rendons compte des contrastes en termes de pratiques modales en distinguant comme dans le cas lyonnais les pôles d'emplois selon leur localisation dans le centre ou hors-centre. En ce qui concerne les déplacements domicile- travail, une différence importante apparaît sur le graphe 50. Moins le territoire est attractif, moins les transports collectifs sont utilisés et plus la voiture particulière l'est. La différence est nette entre le centre et les deux autres types de territoires, avec une faible part de l'usage des transports collectifs pour les déplacements à destination des pôles d'emplois hors-centre. On remarque également qu'une localisation résidentielle périphérique impose quasiment à tous les actifs l'usage de la voiture particulière pour se rendre au travail, et ce quelle que soit la localisation de l'emploi.

- L'enseignement pré-universitaire (secondaire et collégial)

L'éloignement au centre, pertinent pour comprendre l'usage des pôles d'emplois, l'est beaucoup moins dans ce cas des pôles d'enseignement pré-universitaire. Si ces derniers sont plus concentrés sur l'île de Montréal qu'à l'extérieur, ils sont plutôt bien répartis sur l'ensemble de l'aire urbaine de Montréal. Cela se retrouve dans les pratiques spatiales des citadins, puisqu'une faible polarisation vers le centre s'observe sur le graphe 51 pour ce type de déplacements. L'usage des pôles d'enseignement secondaire renvoie plus à une logique socio-économique que géographique. Les scolaires résidant dans les noyaux populaires péricentraux, le péricentre-est ou la première couronne francophone se dirigent vers des territoires et des établissements moins attractifs, au contraire de ceux qui vivent dans l'Ouest anglophone ou la périphérie lointaine.

Graphe 51 : Usage des pôles d'enseignement pré-universitaire selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal



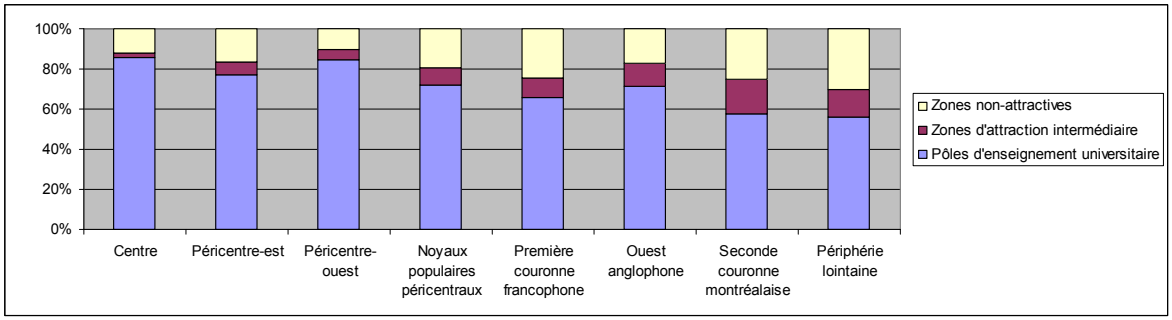
L'existence de nombreux établissements d'envergure sur l'espace urbain montréalais explique la concentration sur certains territoires des destinations des déplacements domicile/école (qui permet une organisation plus aisée des acheminements par les gouvernements urbains en charge des transports ou directement par les établissements).

La spécificité du péricentre-ouest, de l'Ouest anglophone et de la périphérie lointaine en termes d'usage des pôles d'enseignement secondaire va de pair avec une habitude de l'accompagnement en voiture particulière plus élevée dans ces quartiers. L'usage des transports collectifs reste important quelle que soit la zone de résidence, puisque 60 % au minimum des scolaires l'utilisent. Comme pour les emplois, nous n'avons pu mettre en évidence de contrastes entre individus à l'intérieur de chaque espace résidentiel.

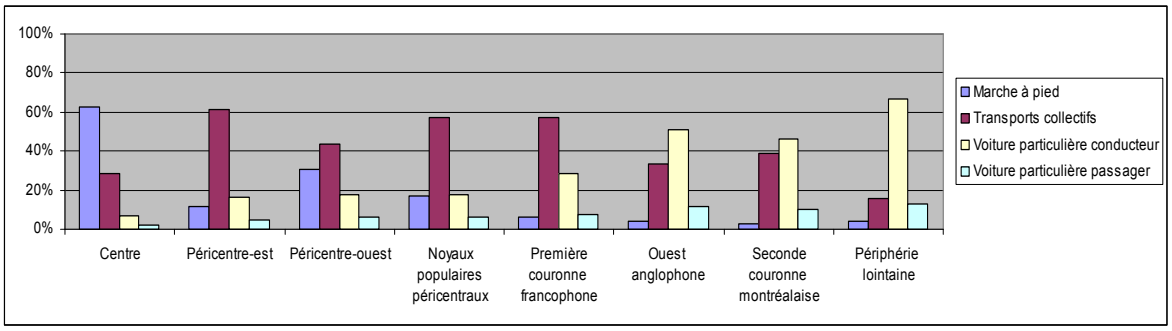
- L'enseignement universitaire

La répartition centralisée et concentrée sur quelques territoires attractifs des établissements universitaires dans l'espace urbain montréalais a des conséquences importantes en termes de pratiques de ces territoires. La proportion d'étudiants se dirigeant vers les pôles d'enseignement universitaire pour y faire leurs études, si elle est globalement élevée, faiblit avec l'éloignement au centre du lieu de résidence. Le graphe 52 permet de rendre compte de ces tendances. Comme pour l'emploi, le pouvoir discriminant des autres variables (âge, genre, etc.) est faible quant à l'explication des rapports aux territoires attractifs pour l'enseignement pré-universitaire et universitaire.

Graphe 52 : Usage des pôles d'enseignement universitaire selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal



Graphe 53 : Pratiques modales selon la localisation du logement et du lieu d'études à Montréal



Si l'on observe les modes utilisés par les étudiants pour se rendre sur le lieu de leurs études (graphe 53), on remarque de nettes variations selon la localisation résidentielle. La forte utilisation des pôles d'enseignement universitaire par les résidents du péricentre-ouest est associée à leur proximité, qui se retrouve dans la pratique relativement élevée de la marche à

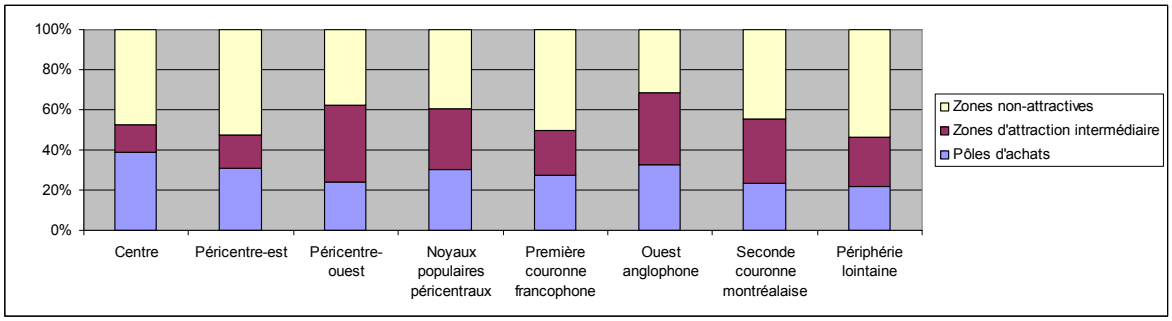
pied. L'usage de la voiture particulière conducteur augmente au fil de l'éloignement au centre du lieu de résidence, et dépasse dans les zones périphériques celui des transports collectifs.

Les localisations centrales ou péricentrales, qui font écho à une autonomisation plus fréquente, se déclinent in fine par une place plus importante des loisirs dans le quotidien de ces citadins vis-à-vis des étudiants qui vivent dans les périphéries. Une différence importante au sein des quartiers périphériques apparaît entre les étudiants qui utilisent les transports collectifs et ceux qui se déplacent en voiture particulière pour aller étudier. Les déplacements hors-études des premiers sont moins fréquents (de 2 à 4 fois), qu'il s'agisse des achats, des loisirs ou de l'accompagnement.

- Les achats

Les pôles d'achats sont plutôt bien répartis dans l'aire urbaine montréalaise, sur l'île de Montréal mais également à l'extérieur, sur le territoire des municipalités de Laval et Longueuil en particulier. Contrairement aux activités précédemment considérées, la localisation résidentielle n'a qu'un impact limité sur la nature et l'attractivité des lieux où les Montréalais font leurs achats, exception faite des résidents du centre (graphe 54). Les territoires d'attraction intermédiaire sont plus utilisés par les résidents du péricentre-ouest, de l'Ouest anglophone et de la seconde périphérie montréalaise.

Graphe 54: Usage des pôles d'achats selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal



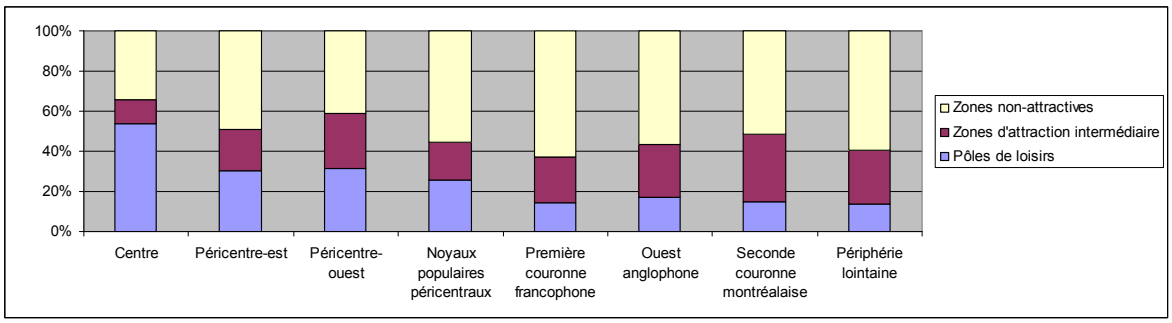
Le rôle du statut individuel doit être précisé puisque le degré d'attractivité des territoires est associé à des pratiques spécifiques. Le temps libre dont disposent les individus de chaque statut a effectivement un impact sur la nature des territoires visités pour les achats. Les actifs à plein

temps se dirigent plus largement vers les espaces moins attractifs (zones d'attraction intermédiaire et zones non-attractives), sans doute les choisissent-ils pour leur localisation sur leur trajet, proches de leur domicile ou de leur travail. Il n'y a pas de différences nettes entre résidents d'un même espace résidentiel.

- Les loisirs

Les pôles de loisirs sont plutôt concentrés dans le centre de l'aire urbaine montréalaise, quelques-uns apparaissant tout de même en périphérie proche et lointaine. Les premiers sont plus largement utilisés par les résidents centraux et péricentraux (graphe 55). Plus ils résident loin du cœur de l'aire urbaine, plus les Montréalais sont nombreux à exercer leurs loisirs dans des zones considérées comme non-attractives.

Graphe 55 : Usage des pôles de loisirs selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal



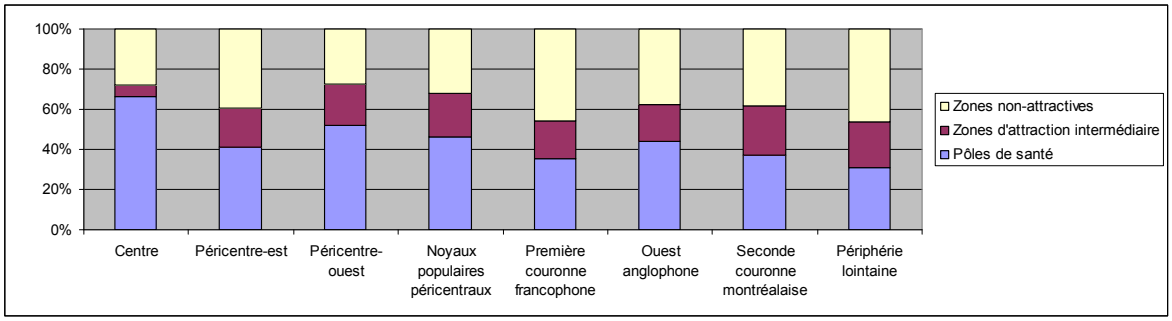
L'usage des pôles de loisirs selon leur degré d'attractivité renvoie à des contrastes assez nets selon les statuts et les revenus moyens des ménages. On note une sur-représentation des plus aisés (associée à une sous-représentation des plus défavorisés) dans les espaces les moins attractifs (pôles d'attraction secondaire et zones non-attractives). Ce résultat, qui prend le contre-pied des tendances mises en exergue dans les autres aires urbaines, rend compte d'une pratique périphérique (nécessitant d'être motorisé) de certains loisirs au sein desquels les plus riches se retrouvent. On remarque parallèlement une préférence nette des scolaires et étudiants pour les espaces centraux dans le cadre de leurs loisirs, à l'inverse des retraités, mieux représentés dans les zones non-attractives.

- Les pôles de santé

Les pôles de santé sont répartis sur l'espace urbain montréalais, bien qu'une partie importante d'entre eux se situent sur l'île de Montréal. Les résidents du péricentre-ouest et de l'Ouest anglophone sont plus à même de se diriger vers les territoires les plus attractifs (graphe 56). Ceux du péricentre-est, de la première couronne francophone et de la périphérie lointaine vont plus fréquemment quant à eux vers des territoires non attractifs. Les activités reliées à la *santé* sont peu diffuses puisque seulement 30 % à 40 % (selon les zones de résidence) de ces déplacements ont pour destination des espaces non-attractifs. Elles sont, pour un part importante, concentrées sur certains grands établissements de santé de Montréal.

Comme pour les achats ou les loisirs, une préférence assez nette des plus aisés pour les zones d'attraction intermédiaire peut être notée pour la santé. En ce qui concerne les statuts, il ressort un plébiscite des retraités pour les pôles de santé.

Graphe 56 : Usage des pôles de santé selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal



- Synthèse du cas montréalais

Sur l'ensemble des activités étudiées ici, plusieurs tendances ont pu être dégagées. Au-delà de la forte spécificité des résidents du centre quant à leurs pratiques, l'éloignement au centre est ressorti comme une clé de compréhension intéressante mais incomplète pour définir le rapport entretenu par les citadins avec les pôles d'attraction. L'accès à ces territoires, quelle que soit la nature de l'activité concernée, est finalement plus fréquent chez les résidents du péricentre-ouest et de l'Ouest anglophone, qui sont les espaces résidentiels où vivent les plus fortes proportions de ménages aisés.

Au-delà de la localisation résidentielle, les statuts et le niveau de revenu du ménage d'appartenance jouent à plusieurs niveaux. Les étudiants entretiennent une relation assez particulière avec le centre, où ils pratiquent fréquemment loisirs et achats. Les retraités préfèrent quant à eux les zones non-attractives pour les loisirs ou les pôles d'attraction hors-centre pour la santé et dans une certaine mesure leurs achats. Du point de vue des niveaux de revenu, les zones d'attraction intermédiaire concentrent plutôt les plus aisés, en particulier grâce à un large accès par voiture particulière.

5. Synthèse des résultats concernant l'accès aux activités

Plusieurs tendances similaires ressortent de l'étude des quatre aires urbaines. D'un point de vue général tout d'abord, plus les citadins habitent loin du centre, moins ils sont nombreux à exercer leurs activités dans les pôles qui y sont associées. La seule exception à cette règle porte sur les résidents du péricentre aisé à Puebla, dont les accès aux pôles d'attraction ne sont pas plus fréquents que ceux du péricentre populaire, voire même moins. La différence porte alors, entre ces citadins et les autres, sur les modes utilisés, avec une plus forte pratique de la voiture particulière passager et conducteur par les premiers. Les populations poblanaises aisées semblent donc inscrire dans leurs pratiques l'image négative dont souffre le centre, accusé d'être pollué et dangereux. Ces représentations évoluent cependant, ou tout au moins se nuancent si l'on en croît le développement de la gentrification à Puebla comme dans plusieurs villes latino-américaines ([Bélanger, 2005], [Dureau, 2006b]).

La lecture économique des écarts dans les pratiques est particulièrement adaptée pour ce qui est de l'accès à l'emploi, avec un lien direct et positif entre les citadins qui accèdent aux territoires les plus attractifs et les niveaux de revenus des ménages auxquels ils appartiennent. Nous rappelons à ce titre la localisation centrale d'une partie importante des pôles d'emploi que nous avons mis en évidence. Ce même type de localisation (bien que les délimitations du centre diffèrent) est souligné dans diverses études pour les emplois dits supérieurs ou qualifiés ([Gaschet, 2003], [Bouzouina, 2008]). Il est possible également de s'appuyer sur les résultats des travaux de S. Wenglenski [2003], qui souligne la baisse du nombre d'emplois accessibles pour toutes les catégories sociales entre 1990 et 1999, plus marquée encore pour les catégories les plus modestes.

L'accès à l'enseignement secondaire est moins instructif pour comprendre les rapports des citadins aux pôles d'attraction dans la mesure où la proximité du logement semble être le critère le plus important dans le choix de l'établissement scolaire. Les pôles d'attraction secondaire regroupent les établissements les plus importants en nombre d'élèves, qui sont plutôt situés dans les zones centrales. Les territoires où sont réalisées les études universitaires évoluent peu selon le lieu de résidence, les grands campus universitaires concentrant les citadins de toute l'aire urbaine.

Pour ce qui est des achats, les pratiques des territoires les plus attractifs dépendent de leur proximité du logement (en particulier les jours de semaine). Les pratiques modales sont variables pour ces déplacements selon le lieu de résidence. A l'exception du cas niaméen, ces variations renvoient à une opposition entre les achats dans les espaces centraux et les pôles d'achats péricentraux ou périphériques. Les territoires pratiqués par les résidents des centres urbains diffèrent largement de ceux des autres citadins. Suivant une logique économique peu discutable, un moindre accès aux pôles d'achats se répercute sur les prix des denrées achetées.

Nous avons déjà évoqué dans la section précédente la plus forte propension des résidents centraux et péricentraux (vis-à-vis des citadins vivant en périphérie) à se déplacer pour leurs loisirs. Cette tendance se complète par une lecture quasiment unidimensionnelle de l'accès aux pôles d'attraction, diminuant avec l'éloignement du lieu de résidence au centre. Trois niveaux ressortent alors relativement à la fréquence de la pratique des pôles de loisirs, le centre, les zones péricentrales puis les zones périphériques. Une seule exception semble résister à cette règle, elle concerne les zones périphériques construites d'immeubles à Puebla. La bonne desserte de cette zone en transports en commun (dû en partie à la proximité de la B.U.A.P) semble donc permettre à ces citadins peu aisés en moyenne d'accéder assez largement au centre (pour les loisirs, mais également pour les achats).

Pour les quatre villes, nous avons caractérisé et comparé les populations accédant à chaque pôle d'activité, pour essayer de mettre en évidence d'éventuelles spécialisations (sociales, démographiques, ethniques, etc…) des territoires les plus attractifs. Les résultats ne sont présentés cependant que pour les emplois à Niamey, ceux obtenus pour les autres activités niaméennes et dans les trois autres cas ne permettant pas d'enrichir l'analyse des ségrégations dans les espaces du quotidien. Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer cette

absence de significativité dans les résultats obtenus. Les pôles d'activités mis en évidence attirent d'autres citadins que ceux qui habitent dans la zone. Leur aire de chalandise varie cependant selon les cas. A l'exception des zones centrales et de quelques autres pôles d'attraction, elle est souvent limitée et pour ces territoires, les caractéristiques socio-économiques et démographiques des visiteurs renvoient à celles de leurs résidents. Lorsque l'aire de chalandise est suffisamment grande, c'est notre échelle d'analyse qui est trop limitée, dans la mesure où l'on retrouve plusieurs filières sur un pôle d'enseignement supérieur, plusieurs types de magasins sur un pôle d'achats, plusieurs métiers, plusieurs entreprises et plusieurs domaines de spécialisation sur un pôle d'emplois. Sans remettre en cause l'existence éventuelle des ségrégations scolaire, professionnelle, etc., elles ne se situent pas à un niveau que nos données permettent d'atteindre.

Si l'on considère la question sous un angle différent, cela veut tout de même dire qu'il existe dans les pôles d'attraction dont l'aire de chalandise est grande, une certaine mixité parmi les populations qui s'y rendent. C'est le cas en particulier des centres des aires urbaines de Puebla de Lyon, et de Montréal (pour la plupart des activités), du quartier de la Part-Dieu à Lyon pour les emplois et des grandes universités pour les études supérieures. Il n'y a pas nécessairement d'interactions cependant entre les citadins qui pratiquent au cours d'une même journée un même espace, mais des répercussions positives peuvent être associées à ces coprésences. Nous ne rentrerons pas dans les détails des débats à ce sujet, parmi lesquels il est souvent fait référence à l'importance des liens faibles [Granovetter, 1973]. Le cas niaméen permet quant à lui de mesurer les effets manifestes de la planification du colonisateur dans la première partie du XXe siècle, avec une structure duale ville blanche/ville noire.

Les résultats finalement obtenus confortent l'idée selon laquelle il existe des territoires favorisés en termes d'accès aux pôles les plus attractifs, et à l'inverse des zones dont les résidents sont moins à même d'y accéder. Les espaces où vivent en proportion importante les plus défavorisés et les zones périphériques font partie de cette seconde catégorie. Avec une augmentation des prix du foncier dans les centres et par effet de contagion les zones péricentrales, un déplacements des lieux de résidence des populations défavorisées vers les périphéries peut alors prendre la forme d'une double peine pour eux (la mise à distance spatiale s'additionnant à la distance sociale).

IV. La relation des citadins à la ville, diversité intra-zone et variabilité inter-zones

Après avoir décrit les facteurs qui déterminent la réalisation éventuelle des activités, nous avons eu l'occasion dans la section précédente de discuter de la variabilité des comportements selon les lieux de résidence des citadins et les territoires pratiqués dans le cadre de ces activités. Nous évaluons dans cette section les différences interindividuelles à l'intérieur et entre les espaces résidentiels, en nous affranchissant cette fois des motifs des déplacements, c'est-à-dire des activités réalisées. Les relations tissées par chaque citadin avec la ville sont abordées sur la base de plusieurs axes parmi lesquels l'immobilité (aucun déplacement), la vie locale (tous les déplacements dans un espace de rayon égal à 1,25 km), la pratique éventuelle du centre de l'aire urbaine et pour finir des territoires attractifs (quel que soit le motif associé). Nous présentons successivement les résultats obtenus dans les quatre aires urbaines, d'abord pour ce qui est de l'immobilité et de la mobilité locale, puis pour la relation entretenue avec le centre de l'aire urbaine et les pôles d'attraction.

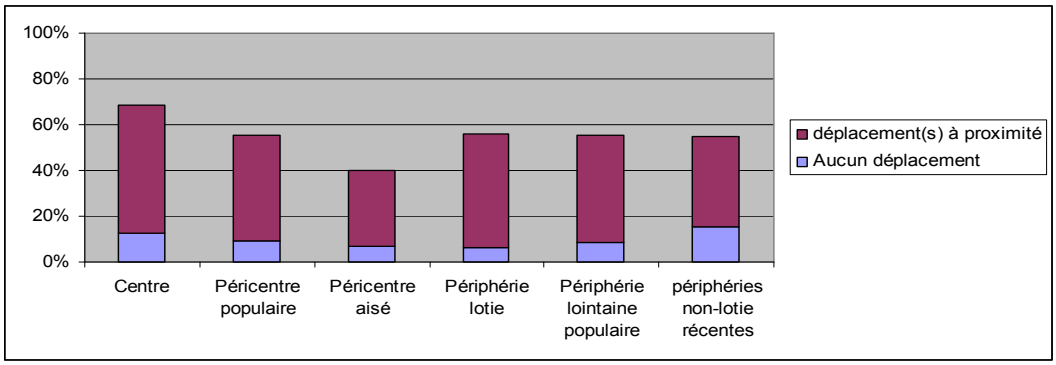
A. Immobilité et mobilité locale

1. A Niamey, un large repli sur le local

Parmi les Niaméens, 9,5 % ne se sont pas déplacés le jour enquêté et 45 % sont restés à proximité de leur logement (ils ne s'en sont pas éloignés de plus de 1,25 km). Cette seconde proportion est très élevée. Nous rappelons ici que la part modale de la marche à pied est de près de 70 % de l'ensemble des déplacements dans cette ville.

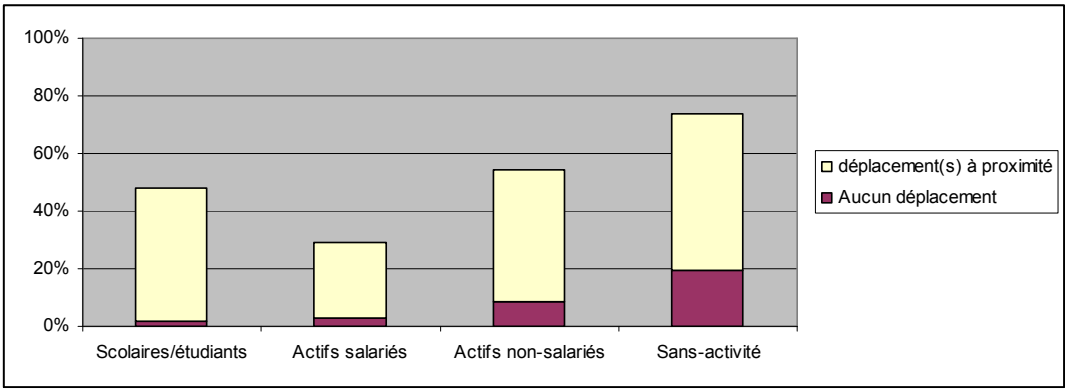
Quelques différences importantes peuvent être mises en évidence entre les zones de résidence. (graphe 57). L'immobilité et plus encore la relation exclusive à la proximité sont particulièrement développées dans le centre, et le sont le moins dans le péricentre aisé. Les quatre autres types d'espaces résidentiels ne diffèrent pas beaucoup les uns des autres : les résidents des périphéries non-loties récentes sont juste un peu plus nombreux à ne pas être sortis de chez eux le jour enquêté, mais ils sont moins nombreux à s'être contentés des activités présentes à proximité du logement.

Graphe 57 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Niamey



Les modes utilisés par les citadins vivant localement ne varient que peu selon la localisation de leur logement. Entre 90 % et 97 % de ces citadins se déplacent à pied (pas nécessairement exclusivement). Ceux qui vivent dans le péricentre aisé utilisent un peu plus la voiture particulière.

Graphe 58 : Immobilité et vie locale selon le statut à Niamey



Plusieurs autres variables que la localisation résidentielle influent sur la propension à l'immobilité ou à la mobilité exclusivement locale. C'est le cas en particulier des statuts (graphe 58). Faute d'effectifs suffisants, les retraités n'ont pas été considérés. La proportion de citadins qui ne se sont pas déplacés le jour enquêté est relativement faible chez les scolaires/étudiants et les actifs salariés, puis augmente pour les actifs non-salariés et surtout les sans-activité (20 %). Les tendances sont sensiblement différentes pour ce qui est de la vie locale dans la mesure où les scolaires/étudiants sont plutôt nombreux dans ce cas. La vie de quartier concerne de manière croissante les actifs salariés, puis les actifs non-salariés et les sans-activité.

D'autres variables que le statut ont un effet sur la propension à l'immobilité et à la vie locale : le genre, l'âge, les niveaux de scolarité et de revenus. Les femmes sont plus concernées que les hommes par l'immobilité (15 % contre 5 %) et la vie à proximité (52 % contre 38 %). En avançant dans le cycle de vie, l'immobilité croît nettement (de 5 % pour les moins de 20 ans à 27 % pour les plus de 60 ans) tandis que la propension à la vie locale suit une courbe convexe (elle concerne surtout les plus jeunes et les plus âgés). Cela peut être observé sur le graphe 58, avec la spécificité des scolaires/étudiants (peu sont immobiles mais beaucoup restent à proximité du logement). Plus les niveaux de scolarité ou de revenus sont élevés, moins les Niaméens ne restent dans ou à proximité de leur logement. Le statut reste finalement la variable dont les effets sur les pratiques spatialement limitées sont les plus nets. Nous rappelons que cette variable n'est pas sans lien avec le genre, l'âge et les niveaux de scolarité et de revenus.

Si l'on croise les statuts et la localisation résidentielle, nous remarquons sur le tableau 8 que quel que soit le lieu d'habitation, les actifs salariés sont rarement immobiles. L'accès à ce statut permet aux citadins concernés d'être peu dépendants du lieu d'habitation dans la mesure où ils sont plus motorisés et ont les moyens de prendre les transports collectifs. A l'inverse, la proportion de sans-activité immobiles varie fortement. L'immobilité des citadins des périphéries non-loties récentes est sensibles au statut de la personne considérée, 32 % des sans-activité de ce quartier sont immobiles.

Tableau 8 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Niamey

Immobilité	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie lotie	Périphérie lointaine populaire	périphéries non-loties récentes	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	4,4%	0,0%	1,0%	1,7%	1,3%	6,5%	**1,9%**
Actifs salariés	2,8%	4,4%	3,0%	4,9%	1,1%	1,6%	**0,7%**
Actifs non-salariés	13,2%	9,8%	8,7%	4,2%	8,0%	10,8%	**0,7%**
Sans-activité	21,2%	15,8%	20,0%	11,7%	17,1%	32,1%	**2,2%**
Pourcentage de variance expliquée	**5,6%**	**4,6%**	**8,4%**	**2,7%**	**6,2%**	**12,3%**	

La vie locale correspond à un rapport spécifique à la ville, elle concerne en proportion importante les résidents du centre quel que soit leur statut. A l'exception des actifs salariés, atypiques de ce point de vue, la proximité du logement est fortement investie par les Niaméens, comme le tableau 9 en rend compte.

Tableau 9 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Niamey

Vie locale	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie lotie	Périphérie lointaine populaire	périphéries non-loties récentes	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	53,3%	52,0%	41,2%	45,8%	44,4%	45,2%	**0,7%**
Actifs salariés	52,8%	20,3%	18,2%	31,7%	25,8%	28,1%	**4,8%**
Actifs non-salariés	60,5%	47,8%	34,8%	50,7%	42,4%	46,2%	**1,6%**
Sans-activité	58,8%	55,6%	41,4%	61,0%	62,0%	39,5%	**2,9%**
Pourcentage de variance expliquée	**0,4%**	**6,6%**	**4,7%**	**3,9%**	**6,1%**	**1,8%**	

Nous retiendrons dans le cas niaméen que l'accès au statut d'actif salarié a des conséquences très fortes sur l'immobilité et la vie locale, alors nettement moins élevée en proportion pour eux. C'est bien la spécificité de ces citadins qui explique la plus faible propension à l'immobilité et à la vie locale par les résidents du péricentre aisé (ils composent en plus forte proportion la population de cette zone).

La proximité du logement est de manière logique largement investie par les résidents du centre, et dépend ensuite assez nettement du lieu de résidence. Ce résultat est conforme aux analyses réalisées par D. Plat [2002], qui confirme un effet spécifique du lieu d'habitation sur les pratiques spatiales en général et le repli sur le quartier en particulier.

2. *Puebla*

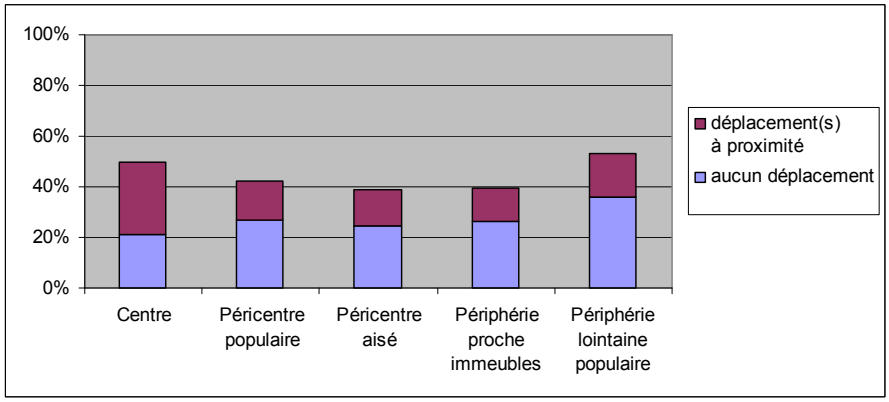
27 % des Poblanais sont restés chez eux au cours de la journée enquêtée, tandis que 18 % concentraient l'ensemble de leurs activités à proximité de leur logement.

Le lieu de résidence a un effet indéniable sur la propension des citadins à limiter géographiquement leurs mobilités (graphe 59). L'immobilité s'accroît au fil de l'augmentation de la distance entre le domicile et le centre de l'aire urbaine, bien qu'un petit infléchissement dans la proportion de citadins concernés puisse être noté dans le péricentre aisé. Les indidivus restés à proximité de leur logement sont plus nombreux parmi les résidents du centre (29 % des citadins de ce territoire), puis leur nombre est plutôt stable et ne ré-augmente que légèrement pour les individus vivant en périphérie lointaine populaire.

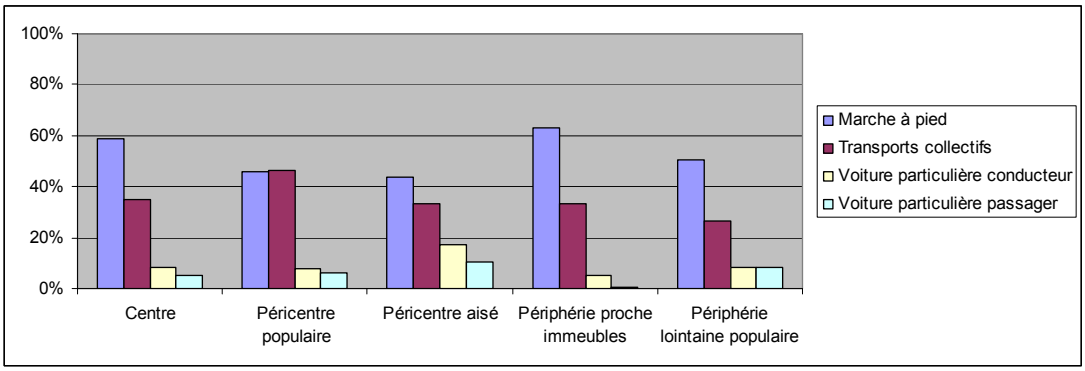
Les modes de vie locaux sont largement et logiquement articulés par la marche à pied, mais la pratique des transports collectifs reste élevée, malgré les faibles distances parcourues. Plus la

localisation résidentielle est distante du centre, moins la place de ce dernier mode est importante. La voiture particulière est faiblement utilisée, si ce n'est pour les résidents du péricentre aisé. Ces tendances peuvent être observées sur le graphe 60.

Graphe 59 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Puebla



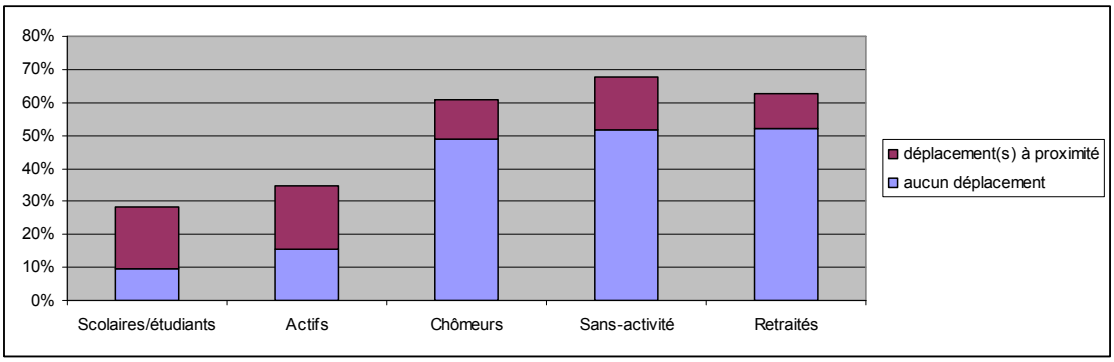
Graphe 60 : Usages de modes pour les citadins poblanais aux modes de vie locaux selon leur localisation résidentielle



L'immobilité et la vie locale sont largement déterminés par la variable des statuts. Les variations sont fortes surtout pour l'immobilité, puisqu'elle concerne entre 10 % et 52 % des citadins selon leur statut (graphe 61). La présence d'activités fortement contraintes pour les actifs et les étudiants est directement associée à une sortie du domicile, qui se justifie plus difficilement pour les autres citadins. La mobilité se révèle finalement contrainte pour une frange importante des citadins poblanais. La vie locale atteint près de 20 % pour les actifs et les scolaires/étudiants, alors qu'elle varie entre 10 % et 15 % pour les citadins des trois autres statuts. Les proportions très fortes d'immobilité doivent sans doute être nuancées par le risque d'une sous-estimation

éventuelle des petits déplacements dans l'enquête, qui se répercuterait ici. A l'inverse, ce biais peut jouer dans le sens d'une sur-estimation des pratiques de l'espace exclusivement locales telles que nous les mesurons ici. Pour statuer sur la confiance que nous devons accorder aux mesures des deux types de comportements spatialement restreints, il convient d'étudier les variations qu'ils subissent selon divers facteurs tels que le genre, le statut, l'âge, la localisation résidentielle, etc. Tel qu'évoqué précédemment, plus les citadins résident loin du centre, plus ils sont fréquemment immobiles et moins ils se limitent à la proximité de leur logement. Ces deux premières remarques permettent déjà de relativiser les risques de biais.

Graphe 61 : Immobilité et vie locale selon les statuts à Puebla



Le genre, l'âge, et les niveaux de scolarité ont des effets importants sur l'immobilité. 20 % des hommes ne sont pas sortis de leur logement, contre 34 % des femmes. L'immobilité croît ensuite de 17 % pour les moins de 20 ans à 62 % pour les plus de 70 ans. 16 % des Poblanais ayant suivi des études supérieures sont restés chez eux le jour enquêté, alors qu'ils sont 39 % dans ce cas parmi ceux qui ont, au plus, suivi des études secondaires. Ces tendances s'amenuisent fortement à statut donné. Cela confirme la lecture possible de l'immobilité à Puebla comme résultante de la forte contrainte qui pèse sur la mobilité et garantissent une certaine fiabilité de l'appréhension du couple immobilité/vie locale. Si l'immobilité mesurée correspondait en grande partie à une vie exclusivement locale non recensée, les plus jeunes et les résidents des zones centrales apparaîtraient fréquemment immobiles. Ce n'est pas le cas.

L'effet conjugué de la localisation résidentielle et du statut permet de compléter notre compréhension de l'immobilité et de la vie locale (tableaux 10 et 11). Les actifs ont une faible propension à l'immobilité, qui varie peu ensuite selon le lieu du logement. Les chômeurs sont

plus fréquemment concernés, et l'endroit où résident ces citadins a un effet important sur leur immobilité éventuelle (pourcentage relativement élevé de variance expliquée). Les résidents des périphéries lointaines populaires ont des comportements variables selon leur statut, avec tout de même plus de 60 % des chômeurs, des sans-activité et des retraités qui ne sont pas sortis de chez eux le jour enquêté.

Tableau 10 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Puebla

Immobilité	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie proche immeubles	Périphérie lointaine populaire	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	7,8%	9,9%	9,6%	15,1%	9,1%	**0,3%**
Actifs	11,5%	14,9%	14,8%	16,3%	21,8%	**0,8%**
Chômeurs	44,9%	53,1%	36,7%	62,1%	60,2%	**3,3%**
Sans-activité	38,8%	51,1%	49,8%	48,8%	62,2%	**2,0%**
Retraités	47,4%	53,4%	48,0%	45,1%	69,3%	**2,0%**
Pourcentage de variance expliquée	**13,0%**	**17,0%**	**15,5%**	**13,0%**	**21,0%**	

Selon nos données, la vie locale est bien moins fréquente que l'immobilité. Elle varie fortement pour les sans-activité et les retraités selon leur lieu de résidence. Quant aux zones périphériques, elles regroupent en leur sein des populations dont le rapport au local varie beaucoup selon le statut.

Tableau 11 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Puebla

Vie locale	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie proche immeubles	Périphérie lointaine populaire	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	28,1%	14,0%	17,1%	15,6%	20,3%	**1,5%**
Actifs	27,7%	17,4%	15,2%	9,4%	22,8%	**1,7%**
Chômeurs	19,0%	13,4%	8,8%	3,4%	7,9%	**2,2%**
Sans-activité	32,9%	14,7%	13,1%	19,5%	10,7%	**4,0%**
Retraités	24,9%	6,6%	6,1%	15,4%	7,4%	**5,9%**
Pourcentage de variance expliquée	**0,4%**	**0,4%**	**0,5%**	**1,8%**	**2,3%**	

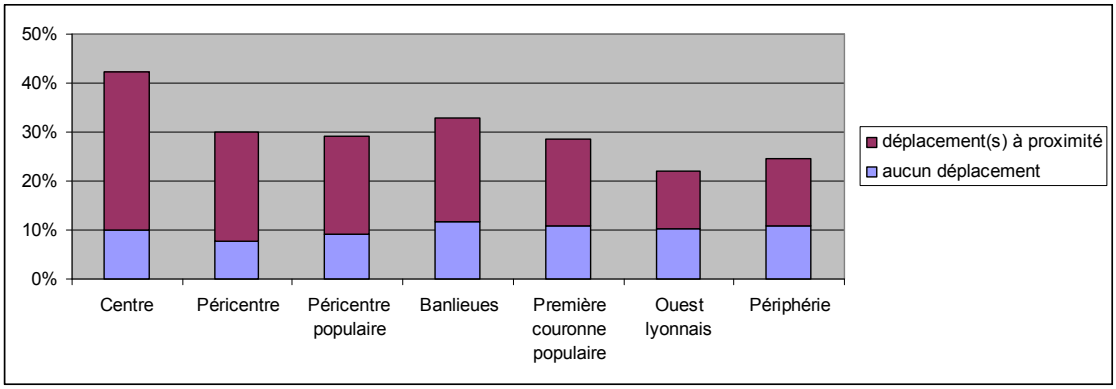
Si ce n'est ceux qui vivent dans le centre, la vie locale concerne finalement peu de Poblanais,. L'immobilité varie largement quant à elle selon les statuts. Comme à Niamey, être actif ou sans-activité a des conséquences importantes in fine sur les comportement de mobilité du point de vue des espaces pratiqués. L'effet aggravant d'une localisation résidentielle périphérique apparaît dans le cas poblanais. Les sans-activité et les retraités sont les citadins dont l'immobilité et la vie locale est la plus variable vis-à-vis de la localisation résidentielle.

3. *Lyon*

10 % des Lyonnais ont été identifiés comme immobiles la veille du jour d'enquête, et 20,5 % sont restés à proximité de leur domicile (à moins de 1,25 km de celui-ci).

Tel que le graphe 62 le suggère, l'immobilité est peu dépendante des localisations résidentielles. Les proportions de citadins dans cette situation ne varient alors que de 8 % à 12 %, la valeur la plus élevée concernant les banlieues. Par contre, la relation au local est plus dépendante de la localisation du logement. Si 32 % des résidents du centre sont restés à proximité de chez eux, seuls 12 % et 14 % de ceux qui vivent dans l'Ouest lyonnais et en périphérie sont dans ce cas. L'éloignement au centre semble donc jouer sur la relation des individus au local mais il existe entre le centre et la périphérie une bande très large (du péricentre à la première couronne périphérique) au sein de laquelle le pourcentage de citadins restant à proximité de leur logement est quasiment constant. Des variations à des échelles fines à l'intérieur de cette bande existent certainement, mais ne sont pas visibles ici.

Graphe 62 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Lyon

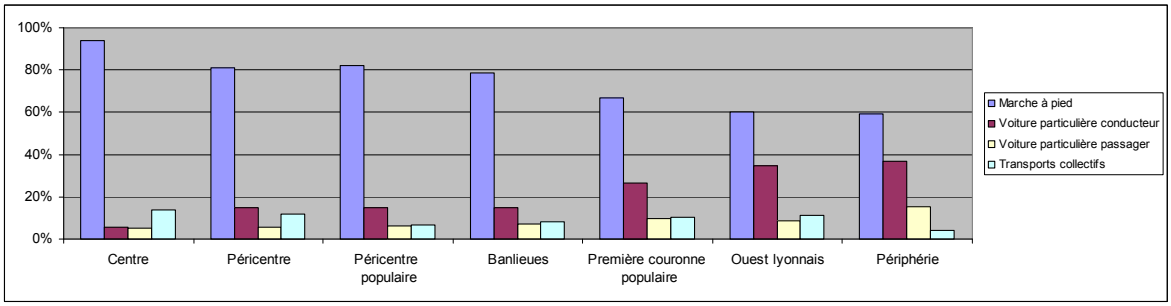


Le rapport au local résulte d'une pratique modale spécifique. Le graphe 63 met en lumière la baisse de l'usage de la marche à pied au fil de l'éloignement du domicile au centre, compensée par l'usage croissant de la voiture particulière. Les mobilités pédestres restent cependant les plus importantes en proportion, y compris dans les zones périphériques. Les transports collectifs et la voiture particulière passager sont peu usités par ces citadins géographiquement peu mobiles.

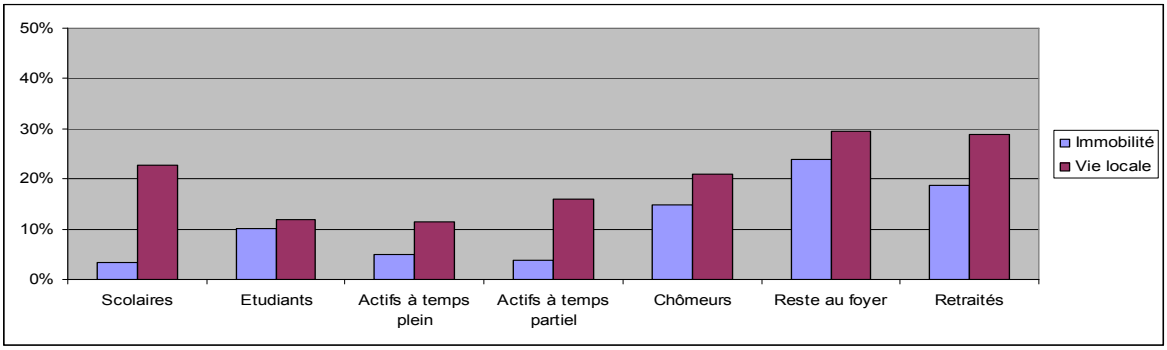
A l'intérieur même des espaces résidentiels, les rapports au local et à l'immobilité peuvent être très différents. Le statut porte alors une part importante de l'explication de cette variabilité interindividuelle, le graphe 64 permet d'en rendre compte.

Les actifs et les étudiants sont les citadins les moins à même de rester dans leur logement ou sa proximité. Parallèlement, presque un scolaire sur quatre concentre l'ensemble de ses activités autour du domicile alors que 3 % d'entre eux seulement sont restés immobiles. Cela souligne l'importance du quartier d'habitation pour ces jeunes citadins. L'immobilité et la vie locale concernent surtout les sans-activité, les retraités, et dans une moindre mesure les chômeurs, mais les fréquences d'individus concernés ne dépassent jamais 30 %.

Graphe 63 : Usages des modes par les citadins lyonnais aux modes de vie locaux selon leur localisation résidentielle



Graphe 64 : Immobilité et vie locale selon les statuts à Lyon



Les revenus des ménages par unité de consommation complètent l'analyse. Les individus appartenant aux ménages les plus aisés (classement par quintile) se distinguent par une plus faible propension à l'immobilité (14 %) ou au mode de vie local (21 %), et inversement pour les plus défavorisés (respectivement 7 % et 14 %). Cette tendance souligne l'idée que rester dans le

logement ou le quartier est souvent contraint. Cela se décline géographiquement avec une distinction entre espaces résidentiels plutôt aisés et plutôt défavorisés. Au fil de l'avancement dans le cycle de vie, l'immobilité va croissante, tandis que la vie exclusivement locale suit une courbe convexe (comme dans le cas poblanais), avec un repli plus important sur la proximité du logement par les plus jeunes et les plus âgés.

Nous avons ensuite étudié les effets conjugués du statut et de la localisation résidentielle. Le centre n'a pas été considéré à cause de la faiblesse des effectifs de ses résidents. A l'intérieur de chaque espace résidentiel tels qu'ils ont été définis, les fréquences de citadins restant au domicile ou à proximité varient nettement selon les statuts (tableaux 12 et 13). Cette variation est forte en particulier dans les banlieues, avec des proportions élevées de chômeurs ou de sans-activité immobiles. C'est cependant parmi les résidents de l'Ouest lyonnais que l'on retrouve les différences les plus marquées pour ce qui est du repli sur le domicile. La propension à la vie locale est variable dans les banlieues, ainsi que dans le péricentre et la première couronne populaire. Cela signifie que la dynamique locale, relativement prégnante dans ces quartiers, concerne surtout quelques statuts (sans-activité, retraités, scolaires et chômeurs). Elle est moins forte dans les autres espaces résidentiels, mais plus variée du point de vue des populations qui l'animent.

Tableau 12 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon

Immobile	Péricentre	Péricentre populaire	Première couronne populaire	Banlieues	Ouest lyonnais	Zones périphériques	**Pourcentage de variance expliquée**
Scolaires	0,0%	3,0%	2,7%	2,9%	2,9%	5,5%	**0,8%**
Etudiants	7,9%	9,0%	12,8%	11,6%	3,9%	8,1%	**1,1%**
Actifs à temps plein	4,7%	4,7%	4,9%	5,3%	2,2%	5,7%	**0,2%**
Actifs à temps partiel	3,9%	5,0%	3,6%	4,4%	6,1%	2,1%	**0,5%**
Chômeurs	11,4%	14,1%	14,9%	23,3%	13,6%	14,2%	**1,1%**
Reste au foyer	26,1%	18,7%	26,5%	25,4%	23,3%	23,2%	**0,3%**
Retraités	10,9%	16,3%	20,5%	18,9%	25,5%	25,7%	**2,1%**
Pourcentage de variance expliquée	**5,0%**	**3,8%**	**7,1%**	**7,5%**	**11,2%**	**7,4%**	

Les différences entre zones sont plus nettes pour certains statuts. Nous avons pu les évaluer en calculant les pourcentages de variance expliquée. L'immobilité des retraités, des chômeurs, des étudiants et des scolaires dépend par exemple beaucoup de leur lieu de résidence, tandis que le repli sur le local va varier fortement pour les étudiants, les retraités, les scolaires et les sans-activité. Les variations sont faibles pour l'immobilité et la pratique exclusive du local parmi les actifs à temps plein. La sensibilité dont nous faisons état ici se retrouve dans les effets des niveaux de revenus sur le rapport au local. Les étudiants et les sans-activité sont bien plus

nombreux à rester à proximité de leur logement lorsque leurs revenus sont faibles (2 premiers quintiles) tandis qu'en pareille situation, les chômeurs, les retraités et toujours les sans-activité vont rester plus fréquemment chez eux.

Tableau 13 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon

Relation au local	Péricentre	Péricentre populaire	Première couronne populaire	Banlieues	Ouest lyonnais	Zones périphériques	**Pourcentage de variance expliquée**
Scolaires	23,1%	31,8%	26,7%	27,5%	14,3%	15,5%	**2,4%**
Etudiants	15,2%	15,0%	9,1%	12,6%	3,1%	1,5%	**4,3%**
Actifs à temps plein	14,7%	11,8%	9,5%	7,9%	7,9%	9,4%	**1,5%**
Actifs à temps partiel	20,7%	6,9%	15,6%	19,2%	14,4%	16,8%	**1,5%**
Chômeurs	25,1%	22,3%	21,7%	24,2%	11,2%	13,6%	**1,7%**
Reste au foyer	30,9%	29,9%	28,4%	37,8%	20,5%	24,4%	**2,2%**
Retraités	39,0%	31,3%	27,4%	34,9%	17,3%	19,5%	**3,0%**
Pourcentage de variance expliquée	**5,2%**	**5,5%**	**4,9%**	**8,2%**	**2,5%**	**2,8%**	

Cette étude de l'immobilité et de la relation au local nous a permis de repérer à Lyon des différences importantes entre citadins. Les effets sociaux et géographique (associés à la localisation du logement) se conjuguent. Les répercussions se font spécifiquement ressentir alors sur certains territoires tels que les banlieues. La lecture en termes de contraintes des replis sur le logement et sur le quartier doit être nuancée par le fait que les populations défavorisées préfèrent parfois rester proche de leur logement alors qu'ils pourraient en sortir à diverses occasions, c'est un des apports importants des travaux effectués par A. Begag [1984] sur les banlieues lyonnaises et sur Vaulx-en-Velin en particulier.

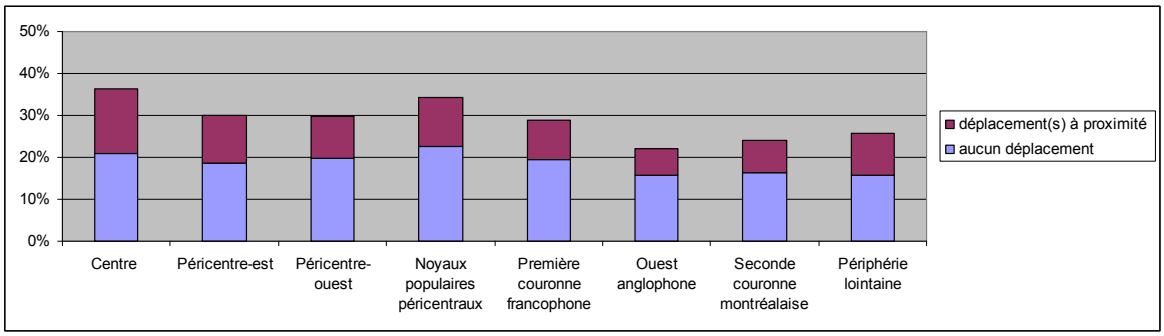
De fortes variations ont également été mises en exergue entre zones de résidence, surtout pour quelques statuts tels que les scolaires, les étudiants, les chômeurs, les sans-activité et les retraités, qui sont les citadins dont les capacités de mobilité sont les plus réduites.

4. Montréal

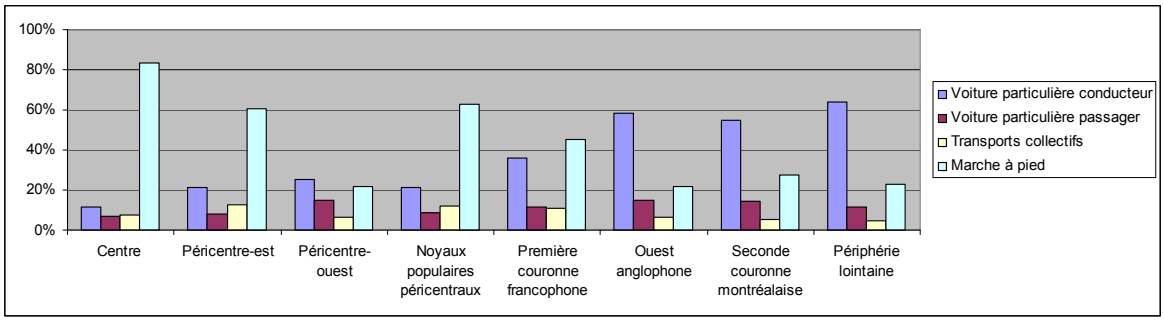
Les personnes immobiles représentent 17,6 % des citadins montréalais, et ceux qui sont restés à proximité de leur logement 9 %. La technique de recueil des données ainsi que les acteurs en charge de la réalisation de l'enquête privilégient largement les déplacements en modes mécanisés, ce qui suggère une sous-représentation des déplacements à pied, et peut tendre par la même à une sur-évaluation des chiffres de citadins immobiles.

Les proportions les plus faibles de résidents restés immobiles et ayant concentré leurs activités à proximité de leur logement concernent les zones périphériques. Ceux qui ne sont pas sortis de leur domicile sont plus nombreux en proportion dans le centre, ou dans les espaces résidentiels péricentraux les moins aisés (péricentre-est, noyaux populaires péricentraux et dans une moindre mesure première couronne francophone). Il en est de même pour les citadins qui sont restés à proximité de leur logement. Ces tendances, qui peuvent être observées sur le graphe 65, cachent cependant des variations importantes à l'intérieur même des espaces résidentiels.

Graphe 65 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Montréal



Graphe 66 : Usage des modes pour les citadins aux modes de vie locaux selon leur localisation résidentielle à Montréal



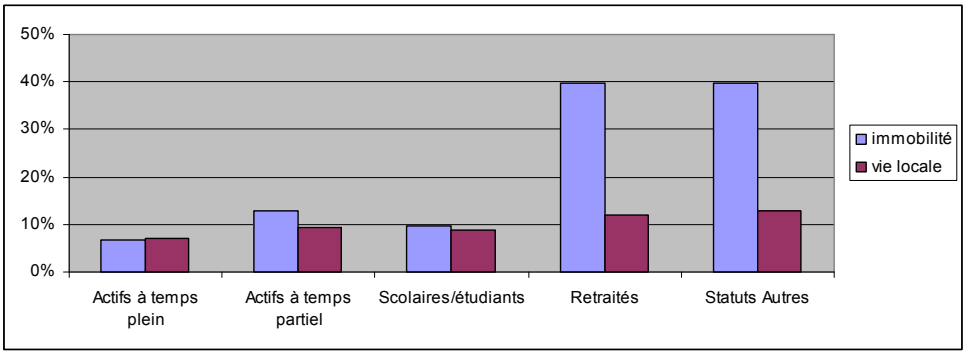
Pour les citadins restés à proximité de leur logement, les pratiques modales diffèrent largement selon les espaces résidentiels (graphe 66). Dans le centre, les noyaux populaires péricentraux, le péricentre-est et la première couronne francophone, la marche à pied domine largement tandis que la voiture particulière conducteur est majoritaire (alors même que les distances sont faibles) dans la seconde couronne montréalaise, l'Ouest anglophone et surtout la périphérie lointaine. Tel que nous le verrons dans la suite de cette section, les pratiques modales des citadins restant à

proximité de leur logement varient principalement selon leur lieu de résidence, et moins nettement selon leur statut et la structure de leur ménage d'appartenance.

Nous avons évalué les différences concernant la propension des citadins à rester dans le logement ou à proximité selon leur zone de résidence. Même à l'intérieur de ces zones, les différences entre citadins sont importantes. Le statut, première variable de différenciation individuelle au regard des activités réalisées, confirme son effet discriminant (graphe 67) sur ces pratiques spatiales spécifiques. L'immobilité est forte en particulier chez les retraités et les statuts *autres*. Ces mêmes citadins ont une propension également supérieure à rester à proximité de leur logement.

Comme dans les cas des autres aires urbaines considérées, le statut n'est pas le seul facteur ayant un effet sur l'immobilité et la vie locale. Les femmes sont plus concernées que les hommes par ces comportements spatiaux spécifiques (22 % d'entre elles sont restées immobiles le jour enquêté contre 14 % d'hommes), mais les effets de l'âge et des niveaux de revenus sont plus nets encore. Les citadins qui ne sont pas sortis de leur logement varient ainsi en proportion de 8 % pour les moins de 20 ans à 46 % pour les plus de 70 ans. Ils sont parallèlement 28 % lorsqu'ils appartiennent aux 20 % des ménages les plus pauvres et 9 % pour les 20 % des ménages les plus riches. Nous n'avons indiqué ici que les chiffres qui concernent l'immobilité, les mêmes tendances s'observent pour les modes de vie locaux, mais les écarts sont moins importants. Nous avons conservé la variable des statuts pour la suite de notre étude, pour sa pertinence statistique et pour l'interprétation riche qui y est associée. Son lien avec les autres caractéristiques individuelsles (genre, âge, niveau de revenu) permet effectivement de comprendre les situations et les rôles sociaux associés.

Graphe 67 : Immobilité et vie locale selon les statuts à Montréal



En fixant localisation résidentielle et statut de l'individu, les tendances observées s'accentuent encore. Les contrastes entre les citadins à statut fixé mais résidant dans des zones différentes peuvent être assez marqués. C'est le cas en particulier pour les scolaires/étudiants. Les pourcentages d'individus immobiles le jour enquêté et de citadins ayant limité leurs activités à proximité de leur domicile sont présentés dans les tableaux 14 et 15. Les résidents des noyaux populaires péricentraux sont, en moyenne, les plus concernés par l'immobilité, et les différences interindividuelles sont maximales dans ces zones. Celles-ci sont importantes cependant dans plusieurs espaces résidentiels et ne semblent limitées que dans le centre, le péricentre ouest et l'Ouest anglophone, ces deux dernières zones étant les plus aisées de l'aire urbaine montréalaise.

Tableau 14 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Montréal

Immobilité	Centre	Péricentre-est	Péricentre-ouest	Noyaux populaires péricentraux	Première couronne francophone	Ouest anglophone	Seconde couronne montréalaise	Périphérie lointaine	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	16,7%	9,3%	13,0%	11,5%	8,4%	9,1%	8,6%	10,0%	0,3%
Actifs à temps plein	8,4%	6,9%	8,9%	9,2%	6,5%	6,5%	6,0%	6,2%	0,1%
Actifs à temps partiel	15,2%	12,6%	12,0%	12,9%	13,3%	12,8%	12,1%	13,0%	0,0%
Retraités	35,3%	41,8%	36,7%	44,9%	39,0%	36,5%	37,6%	37,9%	0,2%
Autres	41,4%	37,1%	36,7%	44,6%	40,6%	34,8%	40,3%	37,5%	0,3%
Pourcentage de variance expliquée	11,5%	15,2%	10,4%	15,9%	15,6%	12,4%	15,4%	13,9%	

La vie locale s'étiole en proportion avec l'éloignement au centre et la richesse relative des espaces résidentiels. On remarque également qu'elle concerne peu de citadins dans l'Ouest montréalais, et ce quel que soit leur statut. Les scolaires/étudiants, les statuts autres et les retraités semblent être les plus concernés et les plus sensibles à la localisation résidentielle (les pourcentages de variance expliquée sont plus élevés pour ces statuts, bien qu'ils soient globalement très faibles).

Tableau 15 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Montréal

Vie locale	Centre	Péricentre-est	Péricentre-ouest	Noyaux populaires péricentraux	Première couronne francophone	Ouest anglophone	Seconde couronne montréalaise	Périphérie lointaine	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	21,4%	8,4%	14,1%	11,3%	10,3%	5,1%	6,1%	9,0%	0,9%
Actifs à temps plein	12,9%	8,0%	6,8%	8,9%	6,9%	5,9%	6,3%	9,1%	0,2%
Actifs à temps partiel	14,1%	11,3%	8,3%	12,1%	9,1%	5,5%	8,7%	10,9%	0,3%
Retraités	21,8%	17,3%	13,1%	15,2%	12,4%	7,7%	10,5%	9,5%	0,7%
Autres	9,2%	19,1%	10,1%	15,6%	13,2%	7,6%	10,2%	13,8%	0,9%
Pourcentage de variance expliquée	1,7%	2,0%	1,1%	0,7%	0,8%	0,1%	0,5%	0,2%	

En fixant le statut, les effets des autres facteurs considérés sont mitigés. Ils sont plutôt faibles pour ce qui est des revenus, si ce n'est pour les retraités dont les revenus du ménage d'appartenance sont négativement corrélés avec la propension à l'immobilité. En ce qui concerne le genre, les tendances les plus marquantes concernent les citadins à la retraite, avec 44 % des femmes retraités qui ne sont pas sorties de chez elles la veille du jour d'enquête, contre 34 % des hommes. La relation à la proximité est mal expliquée par ces variables, quel que soit le statut.

5. *Synthèse comparative*

Nous avons étudié dans cette section l'immobilité et les modes de vie locaux. Si les citadins qui sont restés chez eux apparaissent plus nombreux à Puebla et Montréal, il semble que ce ne soit pas étranger à une sous-estimation des petits déplacements de proximité, que semblent partager les enquêtes de ces deux villes. Les liens importants mis en évidence entre cette pratique spécifique de la ville et diverses caractéristiques individuelles des citadins (statut, âge, genre, revenus, etc.) assurent cependant une fiabilité des tendances mises en évidence. Nous pouvons donc confirmer la propension plus grande à l'immobilité vis-à-vis de la vie exclusivement locale à Puebla et Montréal (plutôt qu'à Niamey et Lyon). Mise à part cette différence, importante et riche en termes d'analyse des modes de vie urbains, les tendances observées dans cette section correspondent plutôt à des points communs (donc des tendances fortes) entre les cas.

Des différences hommes/femmes apparaissent dans les quatre cas, mais à des degrés différents. La position dans le cycle de vie s'associe également à des pratiques locales spécifiques : l'immobilité croît avec l'âge et les modes de vie exclusivement locaux sont plus répandus parmi les plus jeunes et les plus âgés. Les statuts restent toutefois les plus discriminants, et ce dans les quatre aires urbaines. Faire des études ou avoir un emploi implique en général une immobilité et une vie locale plus rare. Des chômeurs, des inactifs ou des scolaires peuvent être contraints de rester chez eux ou à proximité (leur potentiel de mobilité, ou *motilité* au sens de V. Kaufmann [1999], étant trop faible), mais on peut également lire ces tendances comme les résultantes d'une obligation à la mobilité pour les actifs ou les étudiants. Nos données ne nous permettent pas vraiment de faire la balance entre la force respective de ces deux types de contrainte, bien que l'immobilité et la vie locale ne semblent pas être choisis dans de nombreux cas.

Le pouvoir discriminant des variables de niveaux de revenus ou de scolarité permet de percevoir les comportements spatialement limités comme contraints (ou subis). Dans les quatre villes, moins les citadins sont instruits et riches, plus ils restent fréquemment dans ou à proximité de leur logement. Cette perception de l'immobilité et de la proximité renvoie à celle de l'insularité, telle qu'elle est abordée par E. Le Breton [2004]. Ce terme renvoie pour l'auteur au déroulement de la vie quotidienne au sein de territoires géographiquement restreints accessibles à pied, à un isolement relationnel des citadins concernés, et à la limitation des programmes d'activités à la proximité du logement, ce qui suggère une adaptation aux activités et aux services alors accessibles.

La déclinaison spatiale de l'immobilité et de la vie locale permet également de faire ressortir quelques grandes tendances similaires dans les quatre aires urbaines. La spécificité des comportements des résidents des centres se confirme, avec une vie locale particulièrement fréquente. Les citadins qui résident dans les zones les plus aisées ont des comportements de mobilité plus développés et plus étendus que n'en ont les autres citadins. L'inverse s'observe dans les espaces résidentiels les plus défavorisés (en particulier dans les noyaux populaires montréalais et les banlieues lyonnaises). Mis à part à Puebla et Niamey où les périphéries sont des espaces résidentiels plutôt défavorisés, la distance croissante au centre n'est associée qu'à une vie locale légèrement moins fréquente.

Les citadins les moins aisés et/ou les moins instruits restent plus fréquemment chez eux ou à proximité de leur logement. Dans le même temps, nous avons souligné des tendances similaires de repli pour les résidents des quartiers défavorisés. L'immobilité et la vie locale relève-t-elle alors de caractéristiques économiques individuelles ou d'effets de quartier (de nature spatiale) ? Pour répondre à cette question, les effets de la localisation résidentielle sur les comportements des citadins dans l'espace doivent être appréhendés à niveau de revenus fixé, mais également en bloquant le statut (dont nous avons souligné l'importance précédemment). Les effectifs à Niamey ne nous permettaient pas de faire cet exercice. A Puebla, aucun effet de quartier n'est mis en évidence, c'est-à-dire qu'à niveau de scolarité donné, les actifs et les sans-activité ont des comportements similaires (ou proches) qu'ils habitent dans le péricentre populaire ou aisé. A Lyon et Montréal, les effets de quartier se révèlent également limités, si ce n'est pour les chômeurs. Dans la métropole française, 25 % des chômeurs du premier quintile de revenus vivant

dans les banlieues de grands ensembles sont restés immobiles alors qu'ils ne sont 14 % dans ce cas dans la première couronne populaire. Dans la métropole québécoise, 52 % des chômeurs du second quintile de revenus habitant dans les noyaux péricentraux populaires sont restés dans leur logement, ils ne sont que 37 % dans le péricentre-est et le péricentre-ouest. De telles différences n'apparaissent pas pour la vie exclusivement locale. Dans le cas de ces citadins en recherche d'emploi, il semble donc que la localisation résidentielle ait un impact direct sur leur comportements dans l'espace. Ce n'est pas le cas cependant pour les citadins des autres statuts. Ces effets de quartier sont également à mettre au regard des différences bien plus nettes mises en évidence selon les niveau de revenus. Nous retiendrons donc que l'immobilité et la vie locale sont déterminées en premier lieu par des caractéristiques individuelles, et en second lieu, pour certains citadins seulement, par des effets de quartier.

Nous proposons maintenant d'évaluer sur un même mode analytique que précédemment la pratique du centre de l'aire urbaine et celle des pôles d'attraction, en centrant cette fois notre approche sur les individus (quels sont ceux qui se sont rendus dans le centre ou dans un des pôles d'attraction ?).

B. La place du centre de l'aire urbaine et des pôles d'attraction dans les espaces de vie des citadins

Les pôles d'attraction sont abordés relativement à ou aux activité(s) qui sont à l'origine de l'attractivité. Un citadin se déplaçant vers un pôle d'achats (monofonctionnel) pour travailler n'est pas compté parmi les citadins qui se sont dirigés vers un pôle d'attraction.

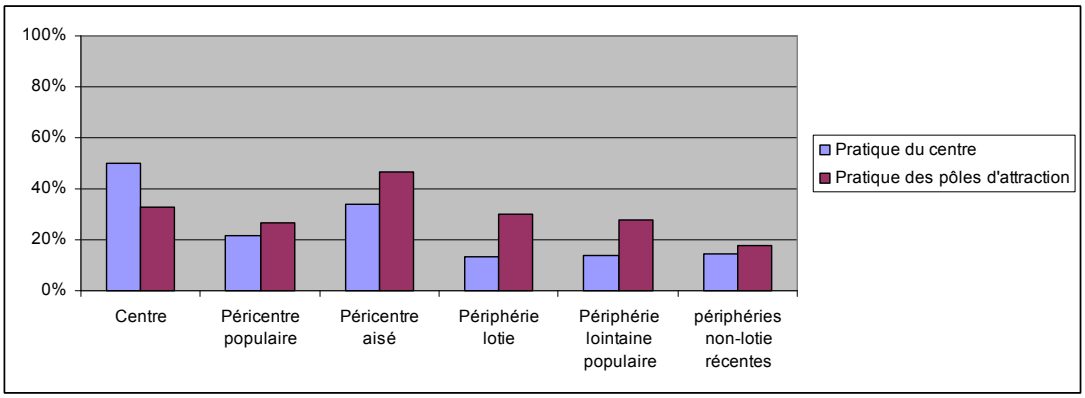
1. Niamey

22,4 % des Niaméens se sont dirigés vers le centre pendant la journée enquêtée, tandis que 29,9 % réalisaient une de leurs activités au sein d'un des pôles d'attraction qui leur sont associés. Ces moyennes cachent d'importantes disparités.

A l'exception du péricentre aisé, plus les citadins résident loin du centre, moins ils s'y rendent dans le cadre de leurs activités quotidiennes. La tendance est la même pour les pôles d'attraction,

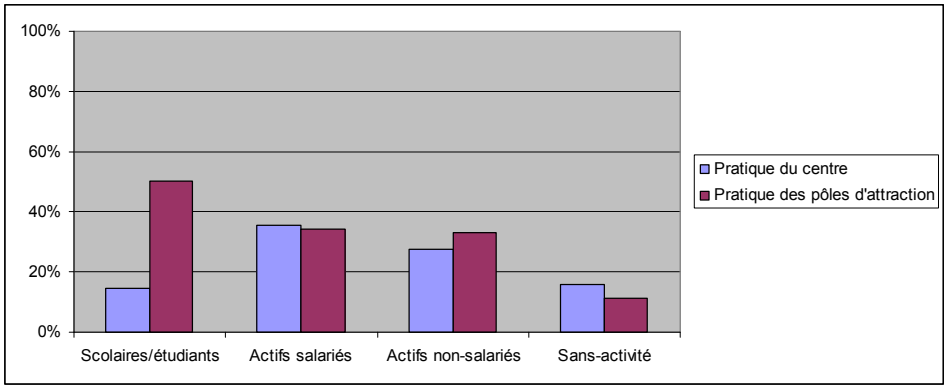
mais les différences sont moins marquées. La spécificité des résidents du péricentre aisé ressort clairement sur le graphe 68.

Graphe 68 : Fréquence de citadins niaméens ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur localisation résidentielle



Au-delà de la localisation résidentielle, d'autres facteurs, parmi lesquels le statut (graphe 69), influent sur la pratique de ces deux types de territoires urbains. Ce sont surtout les actifs salariés qui se rendent fréquemment dans le centre, puis dans de moindres proportions les actifs non-salariés puis les sans-activité. Les scolaires/étudiants s'y rendent rarement, mais pratiquent régulièrement pour une bonne part d'entre eux les pôles d'attraction (principalement dans leur cas les pôles d'enseignement secondaire). Nous remarquerons finalement que 11 % seulement des sans-activité ont exercé au moins une activité dans un des pôles d'attraction associés.

Graphe 69 : Fréquence de citadins niaméens ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur statut



Pour compléter notre compréhension de l'accès au centre et aux pôles d'attraction, d'autres facteurs ont été pris en compte. Le genre tout d'abord nous permet de souligner la propension légèrement plus importante des hommes à accéder à ces territoires (ils sont 28 % à se rendre dans le centre et 34 % dans un des pôles d'attraction, contre respectivement 16 % et 26 %). Les variations associées aux niveaux de revenus et de scolarité sont très marquées. Les citadins sans éducation ne sont que 19 % à avoir foulé le centre de Niamey et 20 % un des pôles d'attraction associé à une de leurs activités, ces pourcentages atteignent 39 % et 42 % pour ceux qui ont suivi un cursus universitaire. Ces mêmes écarts importants se retrouvent avec les niveaux de revenus. Comme dans le cas de l'immobilité et du rapport exclusif à la proximité, les statuts sont prioritaires ici, tant statistiquement que vis-à-vis de l'interprétation qui y est associée. Il ressort néanmoins que l'accès à ces espaces est révélateur en général d'une situation socio-économique favorable.

En étudiant les effets conjugués des statuts et de la localisation résidentielle (tableaux 16 et 17), nous remarquons la variabilité plus importante de la pratique du centre parmi les scolaires/étudiants et les sans-activité, qui renvoie assez directement à leur repli sur la proximité de leur logement (d'où les différences importantes entre les résidents du centre et des périphéries). Parmi les résidents du péricentre populaire et de la périphérie lotie, les écarts interindividuels importants s'expliquent par les différences de comportements entre les actifs et les autres citadins. Les Niaméens qui vivent dans le centre ou le péricentre aisé se déplacent plus fréquemment vers le centre (quel que soit leur statut) tandis que tous ceux qui vivent dans les zones non-loties récentes et périphériques lointaines ne s'y rendent que rarement.

Tableau 16 : Pratique du centre par les Niaméens selon leur localisation résidentielle et leur statut

Pratique du centre	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie lotie	Périphérie lointaine populaire	périphéries non-lotie récentes	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	40,0%	16,9%	24,5%	6,8%	4,8%	6,6%	**10,1%**
Actifs salariés	66,7%	39,1%	45,9%	26,8%	20,6%	22,1%	**9,0%**
Actifs non-salariés	57,9%	28,3%	41,5%	18,3%	23,5%	17,2%	**6,6%**
Sans-activité	43,5%	10,5%	25,0%	5,2%	11,1%	11,1%	**10,2%**
Pourcentage de variance expliquée	**3,9%**	**6,9%**	**4,4%**	**6,0%**	**4,4%**	**2,6%**	

Pour tous les statuts, la pratique des pôles d'attraction par les citadins qui vivent dans le péricentre aisé est maximale. Cela provient assez directement de leurs meilleures capacités de mobilité (accès à la voiture particulière et aux transports collectifs).

Tableau 17 : Pratique des pôles d'attraction par les Niaméens selon leur localisation résidentielle et leur statut

Pratique des pôles d'attraction	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie lotie	Périphérie lointaine populaire	périphéries non-lotie récentes	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires/étudiants	57,8%	59,7%	65,2%	44,1%	42,4%	30,9%	**5,3%**
Actifs salariés	38,9%	28,9%	47,4%	22,0%	37,8%	18,9%	**4,5%**
Actifs non-salariés	26,3%	33,7%	43,3%	43,7%	31,8%	20,3%	**2,4%**
Sans-activité	21,2%	2,3%	21,9%	13,0%	10,4%	8,3%	**4,3%**
Pourcentage de variance expliquée	**9,4%**	**23,0%**	**10,0%**	**9,4%**	**8,8%**	**4,8%**	

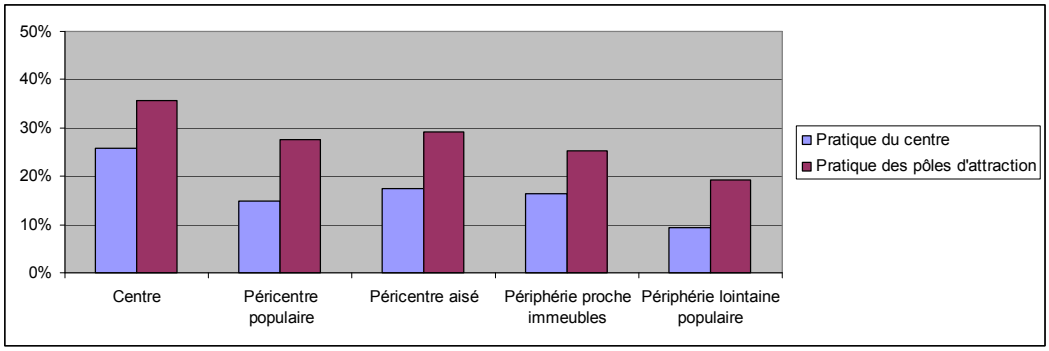
La spécificité des résidents du centre et du péricentre aisé s'est confirmé par ces quelques résultats. Ces citadins se dirigent plus souvent que les autres vers le centre et les pôles d'attraction associés aux activités réalisées. La proximité des services et activités dans le premier cas, et les meilleurs moyens dont disposent les seconds pour leur mobilité (équipement individuel, moyens économiques et bon état du réseau viaire) expliquent ces tendances. On peut alors parler pour les zones les plus aisées d'un affaiblissement de la distance physique aux zones attractives, qui serait lié à la situation sociale favorable de ses résidents. Quoi qu'il en soit, les effets du statut et de la localisation résidentielle se conjuguent, les accès mesurés aux espaces les plus attractifs des aires urbaines par les sans-activité résidant dans les zones périphériques sont particulièrement rares. Cela revient à dire que certaines localisations résidentielles participent d'une accentuation de la faible pratique des territoires attractifs par certains citadins (particulièrement les sans-activité).

2. *Puebla*

16 % des Poblanais sont allés dans le centre pour au moins une de leurs activités quotidiennes. Dans le même temps, 28 % de ces mêmes citadins réalisaient leurs activités dans un des pôles d'attraction associé à l'activité réalisée. L'éloignement au centre a un impact très net sur la pratique à la fois du centre en tant que pôle d'attraction polyfonctionnel, mais également de chacun des territoires les plus attractifs pour les activités réalisées (graphe 70). Les résidents du

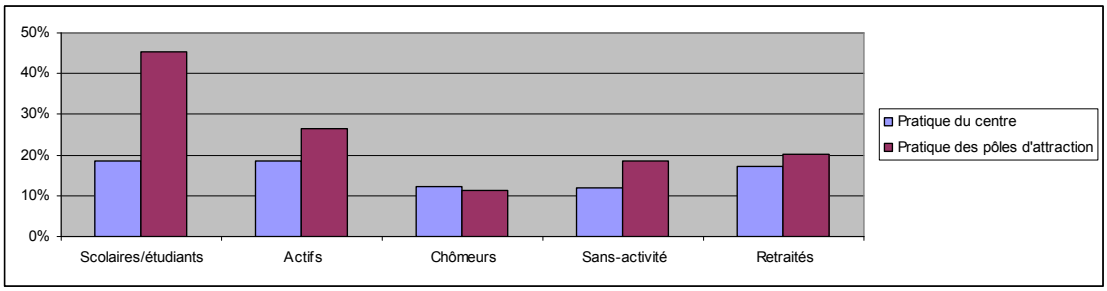
péricentre aisé pratiquent légèrement plus fréquemment ces territoires que leur degré d'éloignement au centre ne pouvait le laisser supposer.

Graphe 70 : Fréquence de citadins poblanais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur localisation résidentielle



La pratique des territoires attractifs ne dépend pas uniquement de la localisation résidentielle, et renvoie également à diverses caractéristiques individuelles parmi lesquelles le statut joue un rôle important, que l'on peut apprécier sur le graphe 71. La concentration des établissements scolaires de niveau pré-universitaire et surtout universitaire implique une pratique très forte des pôles d'attraction par ces jeunes citadins. Dans le même temps, les chômeurs et les sans-activité se rendent moins fréquemment que les actifs dans les territoires de forte attractivité associés à leurs activités. Mise à part la spécificité des scolaires/étudiants, les différences sont peu marquées.

Graphe 71 : Fréquence de citadins poblanais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur statut



Nous ne relevons pas de variations liées au genre. Par contre, les niveaux de scolarité ont une influence sur les accès aux pôles d'attraction, plus fréquents chez ceux qui ont fait les études les plus longues. L'accès au centre semble indépendant de cette variable. A statut fixé, nous avons

pu apprécier l'effet de la variable qui permet de distinguer les scolaires et les étudiants, les seconds ayant une pratique bien plus fréquente que les premiers des pôles d'attraction, qui découle assez directement de la concentration de l'attractivité des pôles d'enseignement universitaire sur quelques établissements. Nous avons ensuite considéré les effets conjugués des statuts et des localisations résidentielles (tableaux 18 et 19).

Tableau 18 : Pratique du centre par les Poblanais selon leur localisation résidentielle et leur statut

Pratique du centre	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie proche immeubles	Périphérie lointaine populaire	Pourcentages de variance expliquée
Scolaires/étudiants	26,97	19,3	15,58	19,22	13,67	**1,3%**
Actifs	27,85	16,37	21,48	19,25	10,3	**2,1%**
Chômeurs	17,96	6,81	18,63	8,63	6,02	**3,1%**
Sans-activité	24,28	9,42	12,48	10,12	6,15	**3,3%**
Retraités	22,02	19,72	17,36	6,13	6,51	**1,8%**
Pourcentages de variance expliquée	**0,5%**	**1,3%**	**1,0%**	**1,5%**	**0,9%**	

Les pratiques du centre et des pôles d'attraction faiblissent avec l'éloignement au centre du lieu de résidence et l'effet des caractéristiques individuels s'accroit. Le péricentre populaire aisé fait exception à cette tendance dans le premier cas. A statut fixé, les différences entre quartiers sont plus importantes pour les chômeurs et les sans-activité qu'elles ne le sont pour les scolaires/étudiants, les actifs et les retraités. Les chômeurs et les sans-activité sont donc les plus sensibles à la localisation résidentielle. On les retrouve d'ailleurs dans l'étude de la pratique des pôles d'attraction, même si les variations entre zones de résidence sont plus faibles dans ce dernier cas. A l'intérieur des espaces résidentiels, les différences des pratiques des pôles d'attraction entre individus augmentent avec l'éloignement au centre de leur lieu d'habitation. Cette tendance repose principalement sur les comportements observés des chômeurs et des sans-activité.

L'accès aux pôles d'attraction est finalement plus important pour les citadins les plus instruits, qui sont certainement aussi ceux qui vivent dans les ménages les plus aisés. Les scolaires et surtout les étudiants y accèdent parallèlement très fréquemment, principalement à cause de la concentration importante de l'attractivité liée aux études secondaires et universitaires. Les chômeurs et les sans-activité restent parallèlement les moins concernés dans leur quotidien par les

pôles d'attraction et le centre. L'accès au centre suit cependant une logique plutôt concentrique, plus les citadins résident loin du centre, moins ils y accèdent fréquemment. Nous concluons donc l'étude du cas poblanais sur la même remarque que pour Niamey, avec une lecture de l'accès au centre assez directement associée aux localisations résidentielles, et une interprétation liée aux statuts pour l'accès aux pôles d'attraction.

Tableau 19 : Pratique des pôles d'attraction par les Poblanais selon leur localisation résidentielle et leur statut

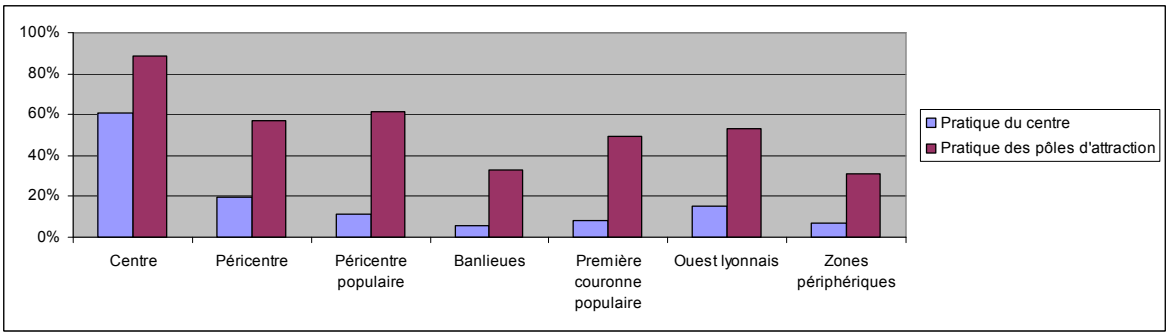
Pratique des pôles d'attraction	Centre	Péricentre populaire	Péricentre aisé	Périphérie proche immeubles	Périphérie lointaine populaire	Pourcentages de variance expliquée
Scolaires/étudiants	50,45	47,91	44,3	40,08	40,93	**0,5%**
Actifs	35,25	25,95	28,63	27,94	16,74	**1,7%**
Chômeurs	16,85	11,48	8,81	9,7	9,05	**0,9%**
Sans-activité	30,56	19	17,76	8,92	13,39	**2,3%**
Retraités	17	23,41	21,85	15,44	14,86	**0,6%**
Pourcentages de variance expliquée	**3,8%**	**5,8%**	**5,3%**	**7,1%**	**6,5%**	

3. Lyon

13 % des citadins lyonnais se sont rendus dans le centre de l'agglomération pour une activité quelconque. Dans le même temps, 49 % des Lyonnais se dirigeaient vers un des pôles d'attraction tels qu'ils ont été localisés dans la typologie fonctionnelle.

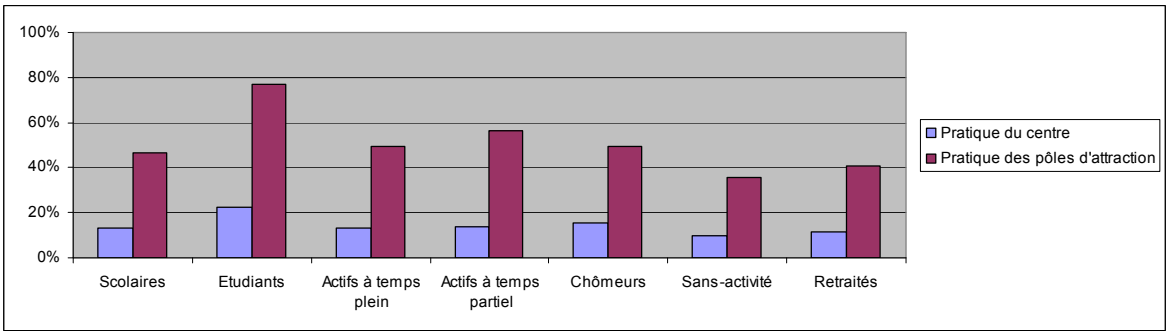
Les pourcentages moyens sur l'ensemble des citadins cachent des disparités fortes, portées en particulier par la localisation résidentielle (graphe 72). Les résidents du centre sont évidemment les plus nombreux à être allés dans le centre ou les pôles d'attraction (parmi lesquels le centre…). Deux exceptions, déjà pointées à l'occasion de l'étude des accès aux activités, s'affirment alors relativement à la décroissance de la pratique des territoires attractifs avec l'éloignement du lieu de résidence au centre. Les résidents des banlieues sont moins prompts à la réalisation d'activités dans le centre et les pôles d'attraction, tandis que ceux de l'Ouest Lyonnais en ont une propension relativement forte au regard de leur éloignement à la Presqu'île.

Graphe 72 : Fréquence de citadins lyonnais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur localisation résidentielle



Nous souhaitons maintenant mettre en relief des disparités internes aux espaces résidentiels. Comme dans l'étude de l'immobilité et de la relation au local, les statuts individuels conserve une place centrale pour la compréhension des tendances observées. Le graphe 73 présente les effets portés par ce facteur discriminant.

Graphe 73 : Fréquence de citadins lyonnais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur statut



Sans les décorréler des localisations résidentielles, les statuts n'ont pas un pouvoir discriminant très important en ce qui concerne l'accès au centre de l'aire urbaine lyonnaise. Les étudiants semblent être les seuls à se distinguer, puisqu'ils s'y dirigent plus fréquemment que les autres citadins. Leur pratique plus importante des pôles d'attraction provient parallèlement de la structure de l'offre universitaire, extrêmement concentrée sur certains territoires. Toujours vis-à-vis de ces pôles d'activités, une légère inflexion peut être notée pour les retraités et les sans-activité, elle est peu marquée cependant.

Les autres facteurs considérés ne sont que faiblement liées aux pratiques spatiales. Seul un léger effet des niveaux de revenus des ménages d'appartenance peut être mesuré, avec une propension plus forte des plus aisés à aller dans le centre et les pôles d'attraction. Si l'on distingue les citadins selon leur localisation résidentielle, les effets du statut sont alors bien plus nets sur la relation entretenue avec le centre et les pôles d'attraction (tableaux 20 et 21).

Tableau 20 : Pratique du centre selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon

Pratique du centre	Péricentre	Péricentre populaire	Banlieues	Première couronne populaire	Ouest lyonnais	Zones périphériques	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires	20,9%	13,7%	4,7%	11,7%	18,7%	7,4%	**9,4%**
Etudiants	27,0%	12,4%	9,3%	9,1%	18,0%	18,1%	**10,7%**
Actifs à temps plein	18,0%	11,4%	5,3%	8,6%	16,4%	7,0%	**8,1%**
Actifs à temps partiel	11,2%	9,8%	11,6%	11,2%	19,9%	11,6%	**7,3%**
Chômeurs	23,6%	14,2%	8,8%	6,0%	22,3%	10,4%	**6,3%**
Sans-activité	17,1%	10,9%	3,7%	6,6%	9,0%	1,8%	**14,7%**
Retraités	20,6%	10,6%	2,2%	5,3%	10,4%	3,9%	**7,5%**
Pourcentage de variance expliquée	**0,9%**	**0,2%**	**1,2%**	**0,6%**	**1,1%**	**1,8%**	

Les écarts entre individus quant à leur pratique du centre sont les plus importants dans les espaces périphériques et dans les banlieues. Ces écarts proviennent assez directement de la faible fréquence à laquelle les retraités et les sans-activité se rendent dans le centre de l'aire urbaine lyonnaise. L'accès aux pôles d'attraction varie fortement selon le statut dans les espaces résidentiels périphériques. Peu des activités des résidents de ces derniers espaces ont effectivement lieu dans les pôles d'attraction associés.

Les étudiants, les chômeurs et les retraités sont les moins sensibles à la nature de l'espace dans lequel ils résident. Les proportions de sans-activité, de scolaires et d'étudiants varient fortement selon leur lieu d'habitation. Cela n'est pas étonnant dans la mesure où ces citadins ont généralement des moyens de mobilité réduits. La variabilité des pratiques des pôles d'attraction à statut fixé s'explique généralement par les faibles proportions mesurées pour les résidents des banlieues et des zones résidentielles périphériques (c'est le cas pour les scolaires, les actifs à temps partiel ou encore les sans-activité).

Tableau 21 : Pratique des pôles d'attraction selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon

Pratique des pôles d'attraction	Péricentre	Péricentre populaire	Banlieues	Première couronne populaire	Ouest lyonnais	Zones périphériques	Pourcentage de variance expliquée
Scolaires	68,1%	45,0%	31,2%	53,0%	61,3%	32,8%	**9,7%**
Etudiants	78,8%	80,5%	66,5%	70,1%	80,7%	72,9%	**2,8%**
Actifs à temps plein	57,1%	62,9%	34,9%	52,0%	54,0%	31,4%	**7,6%**
Actifs à temps partiel	57,0%	73,1%	39,0%	64,8%	61,0%	39,5%	**8,9%**
Chômeurs	58,2%	61,9%	36,2%	38,8%	56,9%	35,2%	**5,7%**
Sans-activité	45,5%	43,5%	21,7%	37,6%	47,5%	19,7%	**8,4%**
Retraités	45,9%	56,4%	28,6%	40,2%	38,2%	21,2%	**6,7%**
Pourcentage de variance expliquée	**3,7%**	**3,3%**	**3,0%**	**3,1%**	**4,8%**	**5,3%**	

Nous avons eu dans cette section l'occasion de mesurer la spécificité de la relation à l'espace urbain des résidents des banlieues et de l'Ouest lyonnais. Les premiers sont les moins nombreux à se rendre dans le centre dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Les seconds ont à l'inverse un usage du centre et des territoires attractifs relativement important au regard de leur éloignement du centre de l'agglomération.

La fréquence avec laquelle les citadins lyonnais se rendent dans le centre ou dans les pôles d'attraction relève finalement de fortes spécificités liées aux espaces de résidence. Il semble effectivement qu'une *distance* plus grande existe entre les pôles d'attraction d'un côté et les habitants des périphéries et des banlieues de l'autre. Cette *distance* concerne plus spécifiquement certains statuts, comme les scolaires, les sans-activité, les actifs à temps partiel et les chômeurs. Dans le cas de ces citadins, les effets des statuts et de la localisation résidentielle se conjuguent. A l'inverse de cette tendance, les résidents des zones de l'Ouest lyonnais, malgré leur éloignement, entretiennent une relation dynamique avec les pôles d'attraction et le centre.

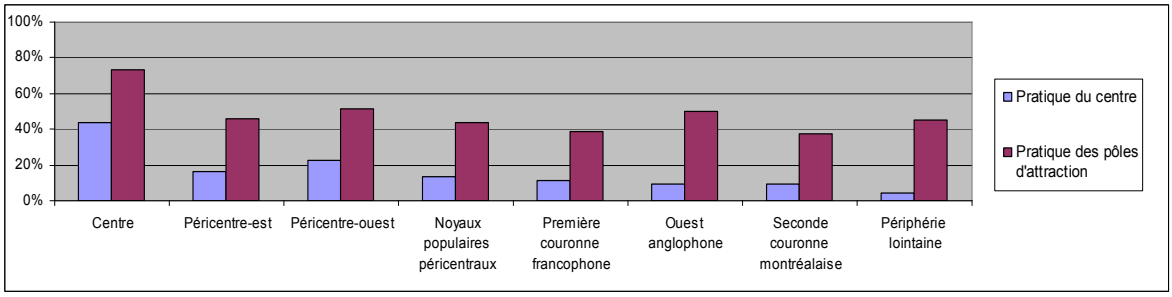
4. Montréal

12 % des Montréalais sont allés dans le centre tandis que 42 % d'entre eux se dirigeaient vers un des pôles d'attraction.

Il n'est pas étonnant de voir que les résidents du centre ont un usage important du centre et des pôles d'attraction (graphe 74). Plus le logement en est distant, moins les citadins s'y rendent dans le cadre de leurs activités quotidiennes. La tendance est proche pour ce qui est de l'usage des

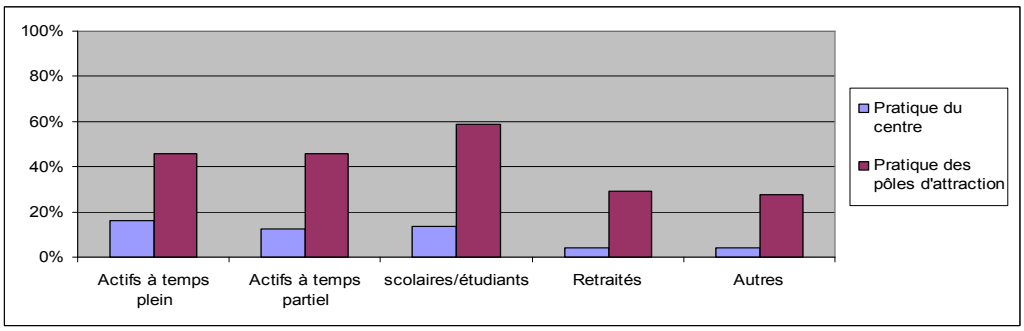
pôles d'attraction, avec une propension plus grande pour les quartiers les plus aisés que sont le péricentre-ouest et l'Ouest anglophone.

Graphe 74 : Fréquences de citadins montréalais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur localisation résidentielle



Pour la mise en relief des disparités à l'intérieur des zones de résidence, les statuts ont le pouvoir explicatif le plus fort (graphe 75). La nature même de l'attraction générée par le centre, qui correspond peu ou prou à un centre des affaires, est à l'origine des déséquilibres observés quant à sa pratique. En ce qui concerne les pôles d'attraction, les scolaires/étudiants se distinguent par le fait que les pôles d'enseignement (surtout universitaires) sont concentrés sur certains territoires. Les retraités et les statuts autres sont les moins prompts à se diriger vers les territoires les plus attractifs. Comme dans les autres aires urbaines considérées, la pratique des pôles d'attraction et du centre augmente avec le revenu du ménage d'appartenance (respectivement de 9 % à 17 % et de 38 % à 48 % du premier au dernier quintile de revenu par unité de consommation).

Graphe 75 : Fréquences de citadins montréalais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur statut



En croisant les localisations résidentielles et les statuts, nous obtenons des résultats intéressants (présentés dans les tableaux 22 et 23) pour l'éclairage des disparités entre quartiers. Les résidents

du péricentre-ouest tirent pour presque tous les statuts les pourcentages de variance expliquée vers le haut, dans la mesure où les proportions de pratique du centre y sont particulièrement fortes.

Tableau 22 : Pratique du centre par les Montréalais selon la localisation résidentielle et le statut

Pratique du centre	Centre	Péricentre-est	Péricentre-ouest	Noyaux populaires péricentraux	Première couronne francophone	Ouest anglophone	Seconde couronne montréalaise	Périphérie lointaine	Pourcentage de la variance expliquée
Actifs à temps plein	52,1%	22,1%	29,2%	18,1%	16,2%	13,0%	14,0%	6,3%	3,0%
Actifs à temps partiel	34,0%	19,5%	28,0%	13,3%	12,2%	9,0%	7,0%	2,6%	4,8%
scolaires/étudiants	43,1%	19,2%	23,3%	17,3%	12,5%	9,0%	8,7%	4,1%	3,4%
Retraités	39,1%	5,4%	12,8%	5,1%	3,3%	2,6%	1,6%	1,1%	3,9%
Autres	27,7%	6,1%	13,2%	5,2%	3,8%	3,2%	2,1%	0,7%	2,9%
Pourcentage de la variance expliquée	3,2%	3,9%	2,9%	3,1%	3,4%	2,2%	3,3%	1,3%	

Les citadins qui se rendent le moins fréquemment dans les pôles d'attraction sont ceux qui résident dans les espaces les plus défavorisés, les noyaux populaires péricentraux en premier lieu. On retrouve également dans ces espaces des différences interindividuelles importantes.

Tableau 23 : Pratique des pôles d'attraction par les Montréalais selon la localisation résidentielle et le statut

Pratique des pôles d'attraction	Centre	Péricentre-est	Péricentre-ouest	Noyaux populaires péricentraux	Première couronne francophone	Ouest anglophone	Seconde couronne montréalaise	Périphérie lointaine	Pourcentage de la variance expliquée
Actifs à temps plein	85,7%	48,9%	55,9%	48,5%	43,2%	52,9%	40,2%	47,5%	1,2%
Actifs à temps partiel	84,8%	51,0%	53,6%	49,4%	42,6%	52,6%	39,5%	47,0%	1,2%
scolaires/étudiants	77,0%	62,5%	69,3%	61,3%	54,2%	71,4%	49,2%	62,2%	2,3%
Retraités	58,7%	31,4%	33,8%	27,0%	28,7%	30,5%	25,6%	32,2%	0,5%
Autres	45,3%	32,6%	35,5%	25,5%	23,7%	35,3%	23,9%	32,5%	1,2%
Pourcentage de la variance expliquée	12,0%	4,4%	6,6%	7,1%	4,0%	6,6%	3,0%	3,5%	

Les résultats obtenus dans le cas montréalais confirment les tendances déjà évoquées pour les autres villes. La pratique du centre et des pôles d'attraction est facilitée dans un premier temps pour les citadins vivant dans les ménages les plus aisés. Au-delà de la spécificité des espaces parcourus par les résidents centraux, les citadins des noyaux populaires péricentraux semblent mis à distance des pôles d'attraction tandis que les populations résidant dans les zones les plus aisées semblent à l'inverse en être plus proches. Les pratiques modales participent fortement de cet état de fait. Avec l'éloignement des lieux de résidence par rapport au centre, on remarque une chute très nette de l'usage de ce territoire (seuls 1 % des retraités et des statuts autres vivant en périphérie lointaine s'y sont rendus dans la journée enquêtée), alors que la pratique des pôles d'attraction se maintient à des niveaux importants (autour de 32 % pour ces mêmes citadins). Il

semble donc qu'un développement spécifique des modes de vie périphériques puisse être évoqué dans le cas montréalais.

5. *Synthèse comparative*

Nous souhaitons maintenant revenir sur plusieurs points que l'étude de la pratique du centre et des pôles d'attraction a pu mettre en évidence.

Tel que nous avons pu le préciser au fil des présentations de nos résultats, la pratique du centre se révèle plus directement liée à la proximité du logement vis-à-vis de ce territoire, tandis que les accès aux pôles d'attraction se révèlent quant à eux plutôt dépendant du statut des citadins considérés. Cette divergence se retrouve dans les quatre aires urbaines. Malgré le caractère polyfonctionnel du centre et son importance en termes d'attractivité, les citadins qui s'installent en périphérie n'entretiennent qu'une relation ténue avec ce territoire. Tel que nous avons pu le mettre en évidence dans la partie II, les pôles d'attraction sont plutôt polyfonctionnels dans le centre et le sont de moins en moins lorsque nous nous en éloignons. Les modes de vie des citadins périphériques, qui s'abstraient assez largement du centre, fonctionnent alors grâce à divers territoires attractifs souvent monofonctionnels et parfois polyfonctionnels. Au-delà de la question mono-/poly- centrisme, l'étalement des villes contemporaines pose directement la question du développement de territoires mono- ou poly- fonctionnels. Dans le cas montréalais, les périphéries entretiennent un lien ténu avec le centre de l'aire urbaine et s'articulent plutôt avec des pôles monofonctionnels périphériques, cela n'est possible que grâce à la généralisation de l'usage de la voiture particulière.

La seconde tendance mise en évidence dans les quatre cas concerne les situations des ménages et des individus les plus aisées ou les plus défavorisées. Plus les moyens économiques dont disposent les citadins sont importants, plus fréquente en moyenne est leur pratique du centre et des pôles d'activités. A la distance physique des zones attractives, dont nous avons pu évaluer les effets, s'ajoute une distance d'ordre sociale, culturelle et/ou psychologique liée en partie aux capacités de mobilité, mais également aux degrés d'insertion des populations concernées dans les dynamiques urbaines. Ces distances non-euclidiennes, additionnées les unes aux autres, viennent former ce qu'on nous appellerons la distance individuelle. Celle-ci permet d'évaluer

l'éloignement entre le lieu de résidence d'un citadin et celui des activités qu'il serait potentiellement en mesure de réaliser. A. Begag [1993] a bien montré que les résidents des banlieues lyonnaises se rendaient rarement dans le centre de Lyon, parce que l'accessibilité aux activités y est faible, mais pour d'autres raisons également qui rentre plutôt dans le cadre des préférences personnelles et des représentations. Cette distance individuelle varie selon les zones de résidence (zones aisées et défavorisées), mais aussi parmi les résidents d'une même zone. Ces derniers se caractérisent alors par une distance aux activités qui dépend des statuts (révélateurs de rôles et de situations sociales spécifiques), des revenus, des niveaux de scolarité, des genres, etc.

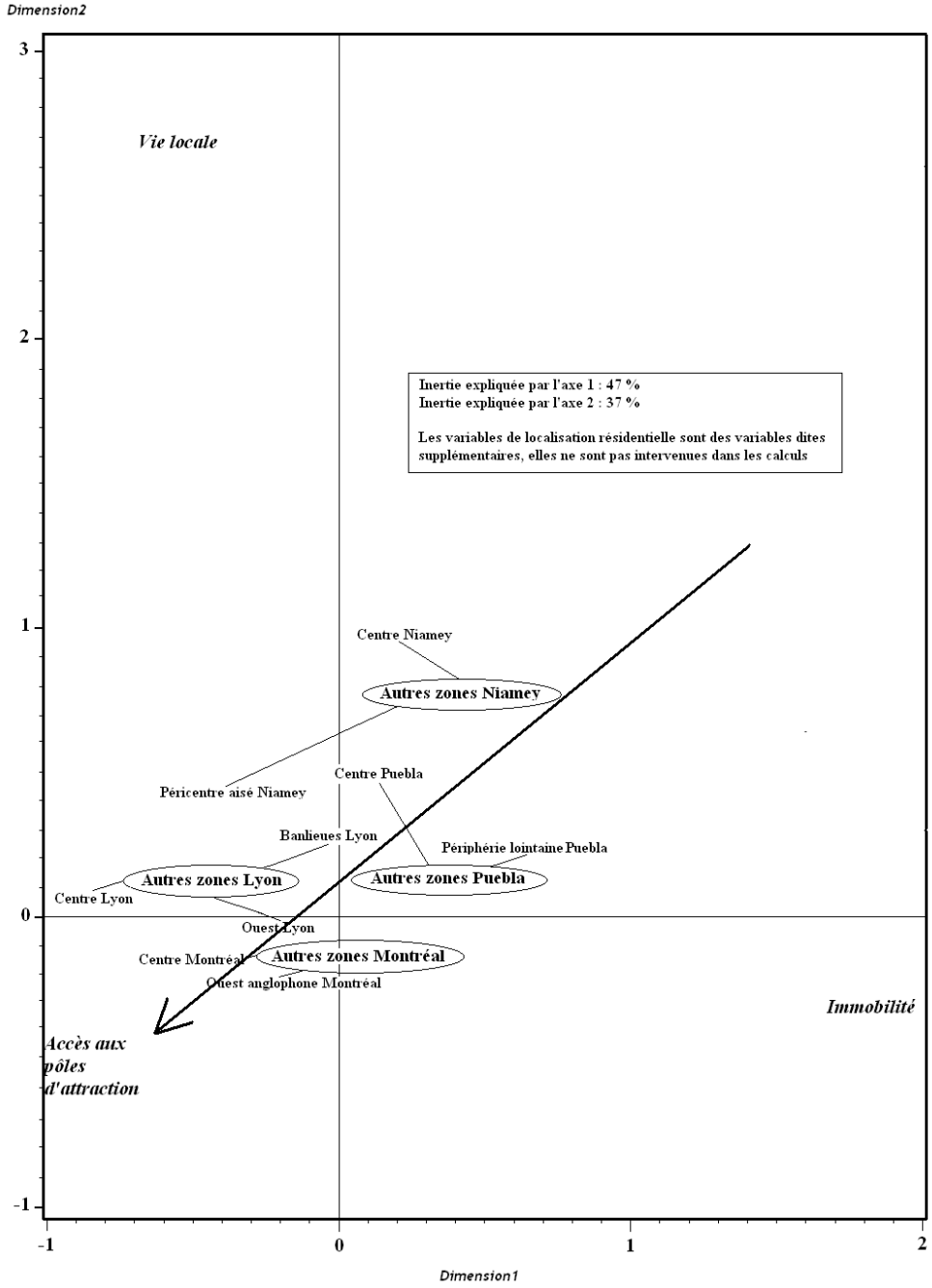
Une spécificité importante mérite enfin d'être mise en évidence dans le cas poblanais. Contrairement aux cas niaméens, lyonnais et montréalais, pour lesquels nous avons mesuré une pratique plus forte du centre par les citadins les plus aisés (à distance centre-logement comparable), la tendance inverse peut être soulignée pour les Poblanais aisés. Sans pouvoir fournir une interprétation complète de cette spécificité, cela peut être lié à la valorisation de la modernité par les populations latino-américaines aisées, à mettre en balance avec la dévalorisation des centres-villes [Dureau, 2006b].

C. Les relations entre les citadins et leur ville, quels enseignements tirer de la comparaison internationale ?

En étudiant certains rapports spécifiques des citadins aux espaces urbains, nous avons relevé plusieurs tendances communes aux quatre villes. Plus qu'une comparaison directe, les résultats de chaque cas ont été présentés successivement. Malgré les difficultés d'ordre méthodologique, nous avons construit un fichier de données regroupant les individus des quatre aires urbaines. Avec toutes les précautions nécessaires, nous souhaitons comparer l'immobilité, la relation au local et la pratique des pôles d'activités. La pratique du centre des aires urbaines n'a pas été étudiée ici car sa considération compliquait fortement l'analyse sans l'enrichir spécifiquement. Une analyse factorielle des correspondances multiples a été réalisée avec ces variables. Nous ne présentons ici que les résultats de cette analyse sur le premier plan factoriel, qui porte tout de même 84 % de l'inertie expliquée. Nous avons ensuite projeté sur ce plan les modalités de trois facteurs (le genre, le statut et la localisation résidentielle) pour rendre compte de leurs effets spécifiques dans les quatre cas. Ces variables sont dites supplémentaires, elles n'interviennent pas

dans le calcul de l'inertie et des axes factoriels, leur projection n'a vocation qu'à mieux comprendre les positions respectives des modalités sur les deux premiers axes.

Schéma 31 : Projection des localisations résidentielles des citadins des quatre aires urbaines sur le premier plan factoriel relatif aux comportements individuels dans l'espace

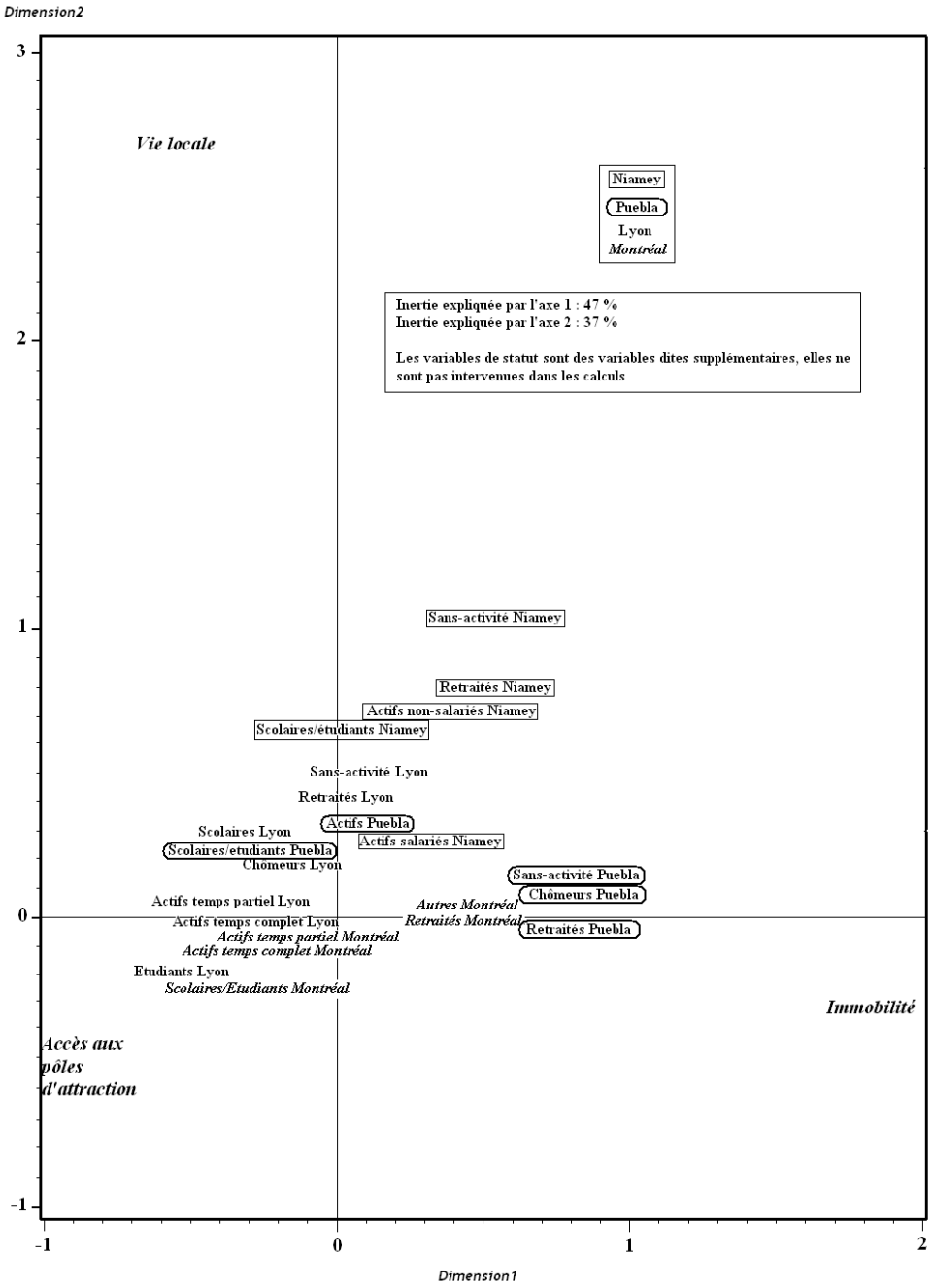


Le premier axe représente 47 % de l'inertie expliquée. Il oppose de gauche à droite l'accès aux pôles d'activités à l'immobilité. Le deuxième axe représente quant à lui 37 % de l'inertie expliquée et met en perspective la vie locale. Ces axes se retrouvent sur les trois schémas qui suivent.

Le premier schéma (schéma 31) que nous proposons renvoie aux comportements dans les espaces urbains des citadins des quatre villes relativement à leur localisation résidentielle. La superposition de plusieurs modalités a nécessité leur regroupement dans certains cas (ils sont nommés « autres zones Niamey », « autres zones Puebla », « autres zones Lyon » et « autres zones Montréal »). Si plusieurs tendances communes ont émergé entre les cas, ce premier schéma permet de montrer que les situations restent substantiellement différentes. La position de la plupart des modalités des zones de résidence niaméennes (valeurs positives et élevées sur le second axe) suggère l'importance déjà évoquée de la proximité dans les modes de vie de ces citadins (tout au moins relativement aux trois autres cas). Les positions des modalités des autres aires urbaines rendent compte également de la propension à l'immobilité plus importante à Puebla et Montréal qu'à Niamey et Lyon respectivement.

Dans chaque ville, les résidents des zones centrales se distinguent, les modalités correspondantes se positionnent plus haut sur le premier plan factoriel dans les cas niaméen et poblanais et plus à gauche dans les cas lyonnais et montréalais. Cela fait écho respectivement à la vie locale et l'accès plus large aux pôles d'activités par ces résidents. Pour Niamey, Lyon et Montréal, les zones de résidence les plus aisées (à partir desquelles l'accès aux zones les plus attractives est plus important) se distinguent également. Les résidents des banlieues lyonnaises et des périphéries populaires poblanaises sont plus fréquemment immobiles ou restent à proximité de leur logement. Il semble donc qu'un axe d'interprétation puisse être tracé traversant le premier plan factoriel du haut à droite au bas à gauche, et représentant la richesse relative des populations, entre les villes et à l'intérieur même de ces villes. Nous rappelons que les différences entre quartiers aisés et défavorisés s'expliquent plus par les caractéristiques individuels de leurs résidents que par d'éventuels effets de quartier.

Schéma 32 : Projection des statuts des citadins des quatre aires urbaines sur le premier plan factoriel relatif aux comportements individuels dans l'espace

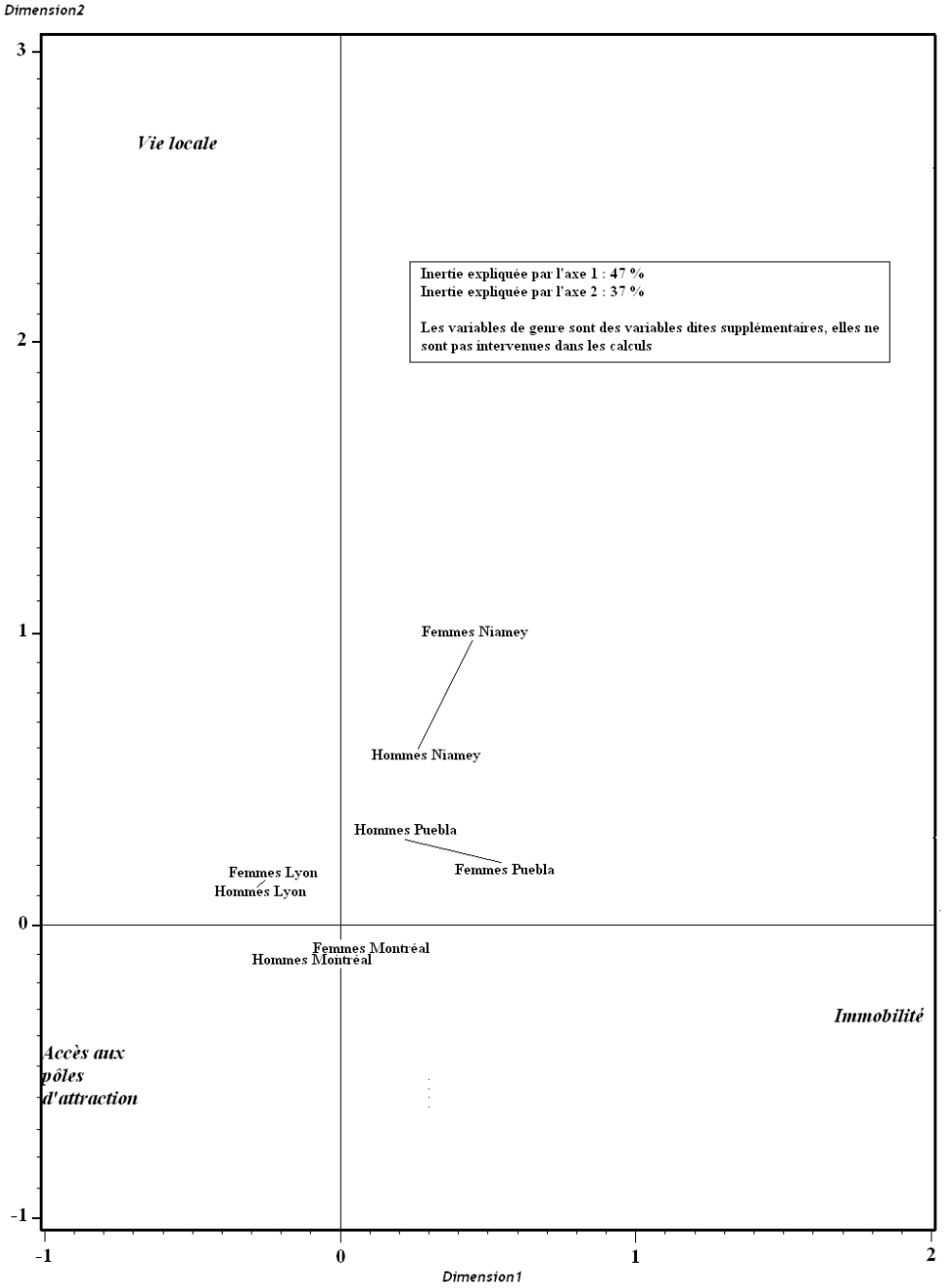


Le second schéma (schéma 32) que nous proposons ici rend compte de l'effet des statuts sur les pratiques spatiales des citadins. Nous retrouvons au premier regard les positions moyennes des modalités des aires urbaines de Niamey et Puebla. Les actifs salariés à Niamey et les actifs et scolaires/étudiants à Puebla se distinguent cependant par des relations à l'espace autrement plus

dynamiques. Les modalités des villes de Lyon et Montréal sont quant à elles plus imbriquées. Les étudiants lyonnais et les scolaires/étudiants montréalais dans un premier temps, et les actifs (temps partiel et complet) dans un second temps, sont plutôt positionnés en bas à gauche du premier plan factoriel, ce qui fait référence à une pratique plutôt élevée des pôles d'attraction. Les chômeurs, les scolaires, les retraités et les sans-activité résidant à Lyon se distribuent dans cet ordre vers le haut tandis que les retraités et les statuts autres vivant à Montréal se positionnent plus à droite sur l'axe des abscisses. La tendance semble donc être plutôt à l'immobilité pour les populations sensibles à Montréal alors que la vie locale concernerait plus largement ces mêmes populations à Lyon. Il s'agit de tendances générales, mais elles permettent de pointer les désagréments d'une aire urbaine organisée trop directement par et pour la voiture particulière (ce qui est plus le cas à Montréal qu'à Lyon). D'autres villes nord-américaines nous auraient sans doute permis d'obtenir des résultats plus nets encore quant à la dialectique *mobilité facilitée*/immobilité. Cette question est au cœur des travaux de G. Dupuy [1999] sur la dépendance automobile.

Le troisième et dernier schéma (schéma 33) que nous proposons dans le cadre de la comparaison des comportements individuels des citadins des quatre aires urbaines concerne les différences de genre. Le schéma 33 permet de confirmer l'importance des écarts dans les comportements des hommes et des femmes à Niamey surtout et Puebla ensuite. Ils concernent les citadins de tous les âges dans ces deux villes. Si un positionnement légèrement différent des modalités de genre peut être observé à Lyon et Montréal, celui-ci fait référence à des différences qui concernent principalement les personnes les plus âgées (pour lesquels nous rappelons que les effets de génération sont assez forts) et les citadins vivant en famille avec des enfants en bas âge. A Puebla et contrairement aux trois autres aires urbaines, la modalité qui concerne les femmes est positionnée plus bas que celle des hommes (ordonnée plus faible), ce qui peut être lu comme une indication d'une vie locale réduite des femmes vis-à-vis des hommes dans cette ville. La plus faible mobilité des femmes renvoie alors surtout à une immobilité plus fréquente.

Schéma 33 : Projection des genres des citadins des quatre aires urbaines sur le premier plan factoriel relatif aux comportements individuels dans l'espace



L'interprétation économique des dynamiques de localisations résidentielles s'affirme sur le premier des trois schémas, tandis que les contraintes et ressources associées aux statuts se révèlent plutôt sur le second. Les différences de genre ont pu être mises en valeur, à Niamey et Puebla surtout, sur le troisième schéma. Les analyses présentées dans cette section permettent

pourtant de mettre en relief les contrastes entre les villes, nets malgré les tendances communes que nous avons pu parallèlement mettre en évidence. Les modalités lyonnaises et montréalaises sont plutôt positionnées vers le bas à gauche par rapport à celles de Niamey et Puebla. Le niveau de richesse relatif plus élevé des deux villes du Nord ressort donc à ce niveau. Nous relevons également que les modalités associées à Niamey et Lyon sont tirées vers le bas à droite par rapport à celles de Puebla et Montréal respectivement. Cela peut s'interpréter comme une propension plus grande des citadins des deux premières aires urbaines à la vie locale exclusive plutôt qu'à l'immobilité (en inversement pour les deux autres). L'organisation des espaces résidentiels et fonctionnels dans chaque aire urbaine, mais aussi les spécificités historiques et culturelles restent fortes et la vie locale par exemple n'a pas le même sens à Montréal qu'à Lyon, Puebla ou Niamey, ne serait-ce qu'au niveau des pratiques modales qui y sont associées. Il est difficile cependant d'interpréter ces différences au-delà de ces remarques d'ordre général, tant les méthodes de recueil des données diffèrent dans chaque cas.

V. Des pratiques spatiales individuelles à la ségrégation urbaine, synthèse des résultats obtenus

Dans l'ensemble de cette partie, plusieurs tendances ont pu être mises en évidence. Certaines sont communes aux quatre aires urbaines tandis que d'autres semblent plus spécifiquement liées à un ou plusieurs contextes particuliers.

1. Localisation résidentielle et activités réalisées

Le premier axe autour duquel cette partie s'est articulée portait sur la réalisation éventuelle de diverses activités par les citadins et la variabilité interindividuelle associée. Une première différence, qui oppose villes du Nord et villes du Sud, mérite ici d'être évoquée. Les localisations résidentielles, étudiées dans la seconde partie de cette thèse, diffèrent selon le niveau de revenus (surtout dans les deux villes du Sud) et la structure du ménage d'appartenance (plus encore dans les deux villes du Nord). Les typologies individuelles ont quant à elles mis en avant les effets des revenus sur les activités réalisées à Niamey et Puebla. Dans le même temps, l'accent était plutôt mis à Lyon et Montréal sur les structures des ménages. Une première lecture binaire des modes de vie urbains, ne tenant pas compte des localisations des activités, peut alors être proposée. Elle oppose dans les deux villes du Sud les plus aisés et les plus défavorisés, et dans les deux villes du Nord les familles et les ménages sans enfants. Y sont associées des localisations résidentielles et des activités spécifiques.

Que doit-on comprendre de cette première lecture de la ségrégation, économique à Niamey et Puebla, démographique à Lyon et Montréal. Dans les deux villes du Sud, non seulement les plus aisés et les plus défavorisés ne vivent pas dans les mêmes espaces, mais surtout ils n'exercent pas les mêmes activités au quotidien. Comme le concluent L. Diaz Olvera & alii (2005:259) pour Dakar, il semble qu'à Niamey et Puebla, *« les carences de l'urbanisation et du système de transport viennent renforcer les processus de ségrégation »*. Pour ce qui est des deux villes du Nord, l'opposition relevée renforce le contraste entre le centre (où vivent plutôt les petits ménages) et la périphérie (préférée par les familles). Deux dynamiques sont à l'origine des localisations périphériques [Madoré, 2004]. La première, sans doute prépondérante aux premières heures de la périurbanisation, rime avec le choix d'un accès à la propriété dans des quartiers peu

denses et verdoyants. La seconde a le visage de la contrainte, elle est plus directement liée au marché foncier (les grands appartements dans les zones centrales et péricentrales sont chers, aussi bien à l'achat qu'à la location). Les choix de localisation des ménages en périphérie s'inscrivent dans la dialectique entre ces deux dynamiques, c'est-à-dire entre la contrainte et la préférence. Cette vie périphérique suppose alors le recours à la voiture particulière pour accéder aux services et activités du quotidien [Orfeuil, 1995]. C'est à ce niveau que la différence apparaît entre les résidents des périphéries, selon la facilité qu'ils ont à se déplacer (disposition d'un véhicule et moyens suffisants pour l'utiliser régulièrement). En d'autres termes, avoir des enfants rime souvent avec un éloignement du logement du centre de l'aire urbaine, et une dépendance plus grande vis-à-vis des modes de transports individuels.

Au-delà des caractéristiques des ménages, les différences entre citadins selon les activités réalisées se sont construites autour de divers facteurs individuels. Le statut s'est imposé dans les quatre aires urbaines comme une variable de différenciation de premier ordre, tant statistiquement que par l'interprétation pertinente qui y est associée. Les rôles sociaux et les situations économiques varient assez nettement selon ce facteur. Le genre est également apparu dans les quatre cas, mais concerne surtout à Lyon et Montréal les personnes âgées, qui font partie de générations au sein desquelles les différences hommes/femmes étaient et sont restées importantes. A Niamey et Puebla, ces contrastes sont plus nets encore et concernent les citadins de tous les âges. Le poids des rôles sociaux associés au genre s'affirme donc ici par une forte variabilité dans les activités réalisées.

2. Une lecture économique de la dialectique distance/proximité

Le second temps de cette troisième partie nous a permis de concentrer notre réflexion sur les pratiques individuelles des espaces urbains, l'immobilité et la proximité d'abord, la pratique du centre et des pôles d'attraction au quotidien dans un second temps. Une étude spécifique de l'accès à chacune des activités a introduit cette phase de notre réflexion, permettant une meilleure compréhension des tendances observées in fine. Nous n'associions initialement aucun présupposé laissant entendre que l'un ou l'autre des comportements spatiaux étudiés soit révélateur d'une situation socio-économique spécifique. Il ressort pourtant de nos résultats que l'immobilité, la vie locale et dans une moindre mesure le faible accès au centre et aux pôles d'activité sont d'autant

plus développés que les citadins considérés vivent dans des ménages défavorisés et/ou ont un faible niveau de scolarité. Il semble donc que ces comportements puissent être lus en termes de contraintes. La facilité à se mouvoir s'interprète comme un avantage des plus aisés pour l'articulation de leurs modes de vie urbains. Sans surprise, il ressort qu'à distance au centre égale, les résidents des espaces résidentiels les plus riches sont plus mobiles et accèdent plus facilement aux territoires les plus attractifs. En ce sens et pour ces citadins, la mobilité permet de limiter la ségrégation résidentielle (si ils vivent dans des quartiers riches, ils en sortent fréquemment). Cela renvoie cependant à une étude assez générale des accès aux pôles d'attraction. Pour la plupart des pôles d'attraction (à l'exception de ceux situés dans les centres et quelques rares autres), l'aire de chalandise est limitée et les populations résidentes systématiquement sur-représentées (les plus riches sont sur-représentés dans les pôles d'attraction situés dans des quartiers aisés et inversement). Cela renvoie en partie à une mise en adéquation de l'offre (de services, d'activités, de produits) avec la demande locale. Ce résultat nuance donc en partie la limitation de la ségrégation résidentielle des plus aisés par l'étude des comportements de mobilités et d'activités. Notre échelle d'analyse ne permettait parallèlement pas de rendre compte de dynamiques fines de ségrégation dans les activités ou dans certains lieux précis.

A l'inverse, les citadins des zones défavorisées restent plus souvent dans ou à proximité de leur logement et accèdent moins facilement au centre et aux pôles d'attraction. Les difficultés éprouvées par les plus défavorisés dans leur mobilité ont déjà été mises en évidence dans divers travaux portant spécifiquement sur cette population sensible ([Guidez & Racineux, 1998], [Mignot & alii, 2001]). La transition entre ségrégation et exclusion peut vite concerner les citadins circonscrits à la proximité de leur logement (surtout dans certaines zones mal équipées en activités et services) ([Litman, 2003], [Church & alii, 2000]). Pour eux, la prise en compte de la mobilité constitue un facteur aggravant de la ségrégation résidentielle. A la distance physique entre le lieu de résidence et les territoires où se concentrent les activités (centre et pôles d'attraction), peut être ajoutée une distance individuelle d'ordre socio-économique, psychologique ou culturelle. Celle-ci varie selon le statut, le genre, les revenus, les niveaux de scolarité, etc.

Les résultats obtenus dans cette troisième partie nous ont également permis de différencier les citadins d'un même espace urbain, tant leurs rapports à la ville apparaissent différents. Certains

statuts peuvent être perçus comme des opportunités pour éviter un glissement éventuel vers une situation d'exclusion. Les citadins actifs (et plus encore les salariés à Niamey) sont effectivement plus mobiles que les sans-activité par exemple. Et lorsque les rapports aux espaces urbains sont étudiés à statut fixé, ils sont alors peu dépendants du genre, de l'âge ou des niveaux de revenus. Les différences liées à ces trois variables sont donc principalement portées par le statut, une jeune femme active vivant dans un ménage peu aisé aura une relation à la ville proche de celle des autres actifs. Sur cette base et avec une perspective inverse, la ségrégation résidentielle est accentuée pour les citadins sans-activité, les chômeurs et dans une moindre mesure les retraités.

3. Les spécificités comportementales propres à chaque ville

Diverses spécificités ont été mises en évidence, leur 'interprétation est directement liée au contexte propre à chaque cas. Dans le cas niaméen tout d'abord, la forte part modale de la marche à pied s'associe sans grande surprise à une vie locale très fréquente chez ces citadins. Le quartier (ou plutôt la proximité) est bel et bien la norme dans les modes de vie des Niaméens. Les actifs (et plutôt les salariés que les non-salariés) sont les exceptions les plus nettes à cette règle. Cette proximité peut alors être subie ou choisie, selon le degré de contrainte pesant sur la mobilité des citadins et l'équipement des zones de résidence [Plat, 2002]. Nous n'avons pas pu évaluer cette spécificité avec les données dont nous disposions, mais il ressort que tous les espaces résidentiels, quels qu'ils soient, sont concernés par la proximité. L'accent doit donc être mis sur les populations qui vivent sur les territoires les moins équipés et les plus éloignés des services et activités. Nous avons également pu faire ressortir l'opposition très nette entre deux des pôles d'attraction majeurs en termes d'emplois, à savoir le Plateau d'une part et le centre entre le Petit et le Grand Marché d'autre part. Ces territoires correspondent précisément à l'ancienne Ville Blanche et l'ancienne Ville Noire des plans d'urbanisation et de développement de Niamey pendant la colonisation française dans la première moitié du XXe siècle. Il est remarquable qu'une telle planification puisse avoir de tels impacts encore aujourd'hui sur les espaces de vie des Niaméens et sur le sens différent qu'un emploi dans l'un ou l'autre des deux territoires peut avoir. L'organisation des emplois dans la capitale nigérienne est duale et les emplois salariés, qui concernent les plus aisés et les plus instruits, sont plutôt situés sur le Plateau.

Dans le cas de l'aire urbaine de Puebla, une forte propension à l'immobilité a été relevée, plutôt qu'un repli sur la proximité. L'importance de ce résultat ne saurait alors être remis en cause par les biais éventuels liés au recueil de données. Autour du centre, très attractif, les territoires se sont développés avec une fonction principalement résidentielle, les territoires alors constitués ne sont que faiblement dotés en services et activités et ne possèdent pas pour beaucoup d'entre eux une identité de quartier propice à la vie de proximité. Les circulations motorisées, symbole d'une modernité longtemps espérée puis trop soudainement atteinte, ont parallèlement pris une place très marquée dans la voirie de cette ville, ne laissant que peu de place à la marche à pied (ou le vélo, peu présent). La seconde spécificité forte est relative aux populations aisées qui, contrairement aux tendances mises en évidence dans les trois autres cas, ne se distinguent pas par une pratique plus forte du centre ou des pôles d'attraction. Une fois de plus, l'histoire du développement de la ville et l'image de la modernité (antinomique de celle du centre historique) semblent liées à cet état de fait [Dureau, 2006b].

Dans les cas lyonnais et montréalais enfin, l'échelle adoptée pour notre recherche ne permet pas de faire ressortir de spécificités, si ce n'est, dans les deux cas, une pratique du centre de l'aire urbaine ne concernant, tout au moins les jours de semaine, que de rares résidents des périphéries. Les périmètres choisis pour les enquêtes-ménages ne sont pas sans effet cependant sur cette tendance.

Conclusion générale

Au fil du temps, un consensus s'est construit dans la sphère politique autour d'une vision essentiellement négative de la ségrégation dans les métropoles contemporaines. La complexité de ce phénomène appelle cependant un effort d'investigation spécifique auquel nous souhaitons participer au travers de ce travail de thèse. En parallèle des phénomènes de gentrification, d'étalement, de valorisation et de dévalorisation, les prix du foncier et de l'immobilier participent à divers types de spécialisation sociale dans les espaces résidentiels. Quelles en sont alors les conséquences en termes de pratiques modales, de participation aux activités, ou plus directement de modes de vie urbains ? C'est sur cette question que nous avons souhaité nous pencher tout au long de ce travail. A l'issue de cette recherche, l'intérêt de la prise en compte des comportements individuels en termes de mobilités et d'activités se confirme pour mieux appréhender les dynamiques ségrégatives et mieux cibler les *populations urbaines sensibles.* Après avoir précisé l'organisation des espaces résidentiels et fonctionnels, nous interrogeons le rapport entretenu par chaque citadin avec la ville, et essayons de mettre en évidence les caractéristiques individuelles pertinentes pour l'expliquer. L'effort méthodologique important réalisé tout au long de cette recherche, et la volonté de porter nos réflexions sur le terrain de la comparaison internationale permettent finalement de porter un regard général, mais inhabituel et enrichissant, sur une des grandes caractéristiques des métropoles contemporaines : la ségrégation urbaine.

Avant de nous attarder sur les apports de notre travail pour la compréhension des phénomènes ségrégatifs en général et les spécificités locales les plus riches d'enseignements, nous proposons de soulever quelques-unes des limites associées à ce travail, tant au niveau des données à notre disposition que de la méthodologie choisie.

1. Limites et portée des données utilisées et de la méthode choisie

En plaçant l'individu au cœur et à la base des phénomènes ségrégatifs, nous nous inscrivons dans le courant de l'individualisme méthodologique. Les comportements et les habitudes des citadins ont été considérés à partir de données d'enquêtes-ménages. Comme toutes données, celles-ci ont

de nombreux avantages, dont nous avons fait état en particulier dans la première partie de cette thèse, mais aussi des limites sur lesquelles nous souhaitons nous attarder.

Grâce à un grand nombre de caractéristiques socio-économiques et démographiques propres aux citadins et aux ménages, les individus peuvent être décrits assez finement au travers des enquêtes-ménages. Celles-ci nous offrent une grille d'interprétation riche des comportements de mobilité et d'activités (recensés également). Tout au long du recueil des données, de nombreux choix sont réalisés par les responsables de ces enquêtes et forment un premier niveau des limites inhérentes aux données. L'âge à partir duquel les citadins sont considérés, le choix des variables, la distance minimum pour qu'un déplacement à pied soit pris en compte, la finesse des découpages des aires urbaines, la taille des échantillons, le choix d'enquêter ou non les jours de week-end, etc. sont divers éléments qui contraignent la finesse et la précision des analyses possibles in fine. Le recensement des activités uniquement en jours ouvrables de semaine s'est ainsi traduit dans notre recherche par une sous-estimation de la pratique religieuse (essentiellement dominicale) dans les aires urbaines de Puebla, Lyon et Montréal, historiquement catholiques. Comme second exemple des difficultés inhérentes à un travail de traitement secondaire, il est possible de souligner le cas des revenus. Cette variable, jugée importante dans notre réflexion et pour nos analyses, n'était pas renseignée dans les enquêtes montréalaises et poblanaises. Dans le premier cas, les responsables de l'enquête préfèrent, pour des raisons de fiabilité, aller chercher cette information dans les recensements (les données sont associés sur une base géographique fine). Dans le cas de la ville de Puebla, nous avons dû, faute de mieux, avoir recours aux niveaux de scolarité en tant que variable proxys.

La technique de recueil de l'information et ses conséquences en termes de qualité des données obtenues forment le second niveau des limites que nous souhaitons évoquer. Les enquêtes-ménages comptent certes parmi les sources de données très fiables, surtout lorsqu'elles sont réalisées par des organismes tels que ceux qui ont porté les enquêtes utilisées dans cette thèse. La nature de la formation dispensée aux enquêteurs, ou le choix d'une enquête à domicile ou par téléphone ont un impact in fine sur la fiabilité des données obtenues. La finesse des analyses réalisées ainsi que l'obtention récurrente de diverses tendances somme toute évidentes confirment la confiance pouvant être attribuée au matériau et aux traitements statistiques, et certifient par la même la validité des résultats moins intuitifs auxquels nous avons pu aboutir.

Le recours à des données d'enquêtes-ménages, aussi fiables et complètes soient-elles, est un choix méthodologique qui n'est pas sans défaut. Les comportements individuels ne sont appréhendés par ces données que sur la base d'une journée, supposée typique grâce aux effectifs importants de citadins recensés. Un recueil de type hebdomadaire aurait pu compléter l'analyse au niveau des mobilités de week-end et préciser les fréquences de réalisation des activités au cours de la semaine. Le recours à ce type de données signifie également que les dynamiques urbaines inscrites dans des temporalités plus longues (mobilités résidentielles ou dynamiques de localisation des activités économiques) ne sont pas considérées autrement que par une photographie, un instantané figé au moment de la réalisation de l'enquête. Les stratégies déployées par les ménages pour se loger ou par les acteurs économiques pour installer leur établissement ne sont donc pas considérées dans ce travail. Aussi pertinente que soit cette réflexion, elle se situe cependant à la marge de notre recherche, qui porte sur les modes de vie urbains et leurs déclinaisons au quotidien. Entrer dans les processus décisionnels constitue une véritable piste de recherche à mener à l'avenir, toujours en percevant la mobilité quotidienne et les activités hors-domicile comme une grille de lecture complémentaire pour décrire la ségrégation urbaine. En relevant la complexité inhérente aux études quantitatives, qui visent à rationaliser les choix réalisés par les citadins ex post, S. et P. Hanson [1981] insistent sur l'intérêt des recherches abordant les processus décisionnels à la base desquels les individus construisent leurs programmes d'activités et de mobilités. La dialectique entre désirs et contraintes aurait pu être appréhendée plus spécifiquement par une telle approche. En ciblant notre question de recherche sur les dynamiques ségrégatives dans les espaces du quotidien, nous avons fait des choix et mis de côté d'autres questions qui mériteraient pourtant elles aussi une attention particulière.

La méthode articulée autour des données d'enquêtes-ménages restreint l'approche des modes de vie urbains aux seules activités hors-domicile. Ce que font les citadins à l'intérieur de leur logement dépend et éclaire les modes de vie des citadins, y compris au niveau de l'entretien des réseaux de relations (visites reçues, appels téléphoniques, animation de blogs ou autre type de communication via Internet, etc.). L'approche visée des modes de vie ne concerne cependant que leur dimension spatialisée, pour permet d'éclairer les relations entretenues par les citadins avec les espaces urbains. Les territoires urbains sont perçus dans notre travail comme des supports des

activités, mais également comme le fruit des pratiques individuelles et des représentations associées.

Notre volonté d'aborder la question de recherche dans plusieurs aires urbaines pose finalement des questions de représentativité des villes considérées. Le choix des quatre cas, qui ne se veut pas exhaustif, rend compte d'une diversité de métropoles contemporaines parmi d'autres. L'absence de villes asiatiques, liée en grande partie à notre disponibilité de données adaptées, doit être considérée comme une lacune. La variété de forme et d'organisation des métropoles contemporaines rendait cependant illusoire l'idée d'une appréhension exhaustive des contextes urbains mondiaux. La diversité proposée par les quatre aires urbaines étudiées ici offre quoi qu'il en soit un aperçu riche des réalités ségrégatives en cours. Nous ne saurions ainsi sous-estimer la portée de nos résultats.

Les données utilisées ainsi que la méthode choisie présentent des limites dont il est important d'avoir conscience. Vis-à-vis de la problématique, la méthodologie articulée autour des enquêtes-ménages s'est finalement révélée adaptée. Malgré une pénurie d'informations concernant les localisations des activités dans les villes du Sud, ces dernières ont pu être appréhendées, dans les quatre aires urbaines considérées, grâce aux destinations des déplacements. Les territoires pratiqués, les comportements de repli sur le quartier ou sur le logement (immobilité) sont des comportements individuels que les données des enquêtes-ménages nous ont permis de considérer. Non seulement cette source de donnée était adaptée à l'étude des relations entre citadins et espaces urbains, mais elle nous a permis également de faire un travail parallèle sur quatre villes très différentes et comparer (plus ou moins directement) les tendances mises en évidence. Les questions de comparabilité nous ont imposé diverses précautions dans les confrontations directes entre résultats obtenus, mais ne remettent pas en question la mise en parallèle des tendances soulignées.

2. *Tendances métropolitaines fortes et enseignements issus de la comparaison internationale*

Dans aucune des quatre villes, nous n'avons pu isoler un quartier au sein duquel la population résidente est homogène socialement. Il en est de même pour les pratiques des espaces urbains et les usages des modes, des voitures roulent par exemple dans les territoires poly-fonctionnels les

plus denses. La mixité, comme la ségrégation, sont des réalités qui n'ont de sens qu'en termes de degrés de spécialisation sociale. Ce point, déjà évoqué par M.-C. Jaillet [1998], a le mérite de dépassionner un peu les débats qui touchent les questions de ségrégation urbaine.

Nous proposons maintenant de présenter nos résultats en deux temps. Le premier est relatif à une caractéristique commune aux quatre villes, une tendance forte potentiellement typique des métropoles contemporaines. Il s'agit de la lecture économique et individuelle des comportements de mobilité et des accès aux territoires attractifs. Trois prolongements nous permettront de préciser les résultats obtenus et leurs enjeux, en particulier politiques. Les principaux enseignements issus de la comparaison internationale sont présentés dans un second temps. Ils concernent des tendances divergentes entre les cas. La première fait référence aux dynamiques spatiales et sociales différentes dans les villes du Nord et du Sud, la seconde permet de souligner les effets des formes urbaines, héritées de l'histoire et spécifiques à chaque ville.

- Une interprétation économique des rapports entretenus par les citadins avec la ville

Nous avons étudié les relations entre les citadins et la ville au travers de leurs comportements de mobilités et d'activités. Certaines caractéristiques urbaines, individuelles ou liées aux ménages ont été mises en évidence pour expliquer l'immobilité, la vie exclusivement locale ou encore l'accès aux pôles d'attraction ou au centre. Dans les quatre aires urbaines, une lecture économique de ces comportements a pu être mise en évidence. Plus les citadins sont aisés, plus fréquent est l'accès aux territoires attractifs et plus rare est l'immobilité et la vie exclusivement locale. Il existe donc, entre l'habitat et les activités, une distance physique et, en plus, une distance propre à chaque individu. Celle-ci est directement liée aux statuts individuels (scolaire, étudiant, actif, chômeur, sans-activité ou retraité) et aux niveaux de revenus. Cette distance individuelle a une dimension économique, que nous avons abordé, mais également psychologique et culturelle suggérées dans divers travaux académiques ([Begag, 1984] ou [Kaufman, 1999] au travers de la notion de motilité). Dans la même idée, une forme d'accessibilité aux activités, propre à chaque individu, vient s'additionner à l'accessibilité déterminée pour chaque territoire de résidence. De cette remarque d'ordre général émergent trois prolongements qui viennent enrichir notre compréhension de la ségrégation urbaine et auxquels des enjeux politiques peuvent être associés.

Le premier de ces prolongements est relatif au poids des effets de quartier dans les comportements de mobilité et d'activité. Autrement dit, l'immobilité ou la vie exclusivement locale est-elle plus forte, à niveau de revenu fixé, dans les quartiers défavorisés ? Les chômeurs lyonnais et montréalais du premier quintile de revenus restent plus souvent chez eux si ils résident dans les quartiers les plus défavorisés. Ils font office d'exception cependant puisque pour les autres citadins, les caractéristiques individuelles se sont révélées déterminantes, même vis-à-vis des effets de quartier (effets de la spécialisation sociale de certains territoires). Ce résultat justifie notre volonté d'étudier la ségrégation urbaine sur une base individuelle et souligne l'importance, d'un point de vue politique, d'une action basée sur les individus et non seulement sur les quartiers.

Le second prolongement qu'il nous paraît intéressant d'évoquer concerne les comportements dans l'espace des populations aisées. La facilité qu'ont ces citadins de se mouvoir au quotidien a pour corolaire un accès relativement important aux territoires attractifs, donc une inscription plus prégnante dans les dynamiques urbaines. Si cette tendance se confirme dans le temps, il serait naturel que les résidents des territoires les plus aisés émargent aux instances de gouvernance métropolitaine et participent, d'une manière ou d'une autre, aux frais des aménagements urbains réalisés à cette échelle. Un péage de voirie pourrait être envisagé à cette fin, mais ces outils de taxation posent des questions complexes en termes d'équité, en particulier d'un point de vue spatial. Aujourd'hui, les municipalités situées sur la partie ouest de l'île de Montréal ne font pas partie de la municipalité éponyme, dont elles se sont récemment « dé-fusionnées » (cf. la section portant sur l'organisation administrative de la métropole montréalaise, dans la partie I). Une tendance de sécession administrative tend plus généralement à se développer dans plusieurs enclaves aisées des métropoles contemporaines [Charmes, 2005].

Le troisième prolongement concerne les populations défavorisées. Au regard de nos résultats, leur repli sur le quartier ou le logement confirme leur ségrégation résidentielle au travers d'une ségrégation dans les espaces du quotidien. Les conséquences sociales peuvent être importantes et mener à une situation d'exclusion sociale ([Litman, 2003], [Church & alii, 2000]). Il nous semble cependant important de prendre garde à la connotation négative trop systématiquement associée aux ségrégations. Cette vie de proximité permet effectivement le développement, ou tout au moins la facilitation, d'une solidarité locale et d'une dynamique dans les réseaux sociaux des

personnes concernées. Les récents soubresauts du prix du pétrole et la notion de durabilité des formes d'organisation urbaine (dans la perspective de la ville durable), suggèrent un passage de la mobilité facilitée à la proximité valorisée, pour tous les citadins et potentiellement toutes les villes. Les réflexions proposées par M. Wiel [1999] sur la transition urbaine et les travaux réalisés sur l'automobilité ou le système automobile ([Dupuy, 1999], [Beckman, 2001], [Urry, 2004]) permettent de préciser la place des populations défavorisés dans les mobilités urbaines, mais ne remettent pas en cause la valorisation globale de la mobilité dans les sociétés contemporaines. Sans qu'il s'agisse d'une notion unifiée dans la communauté scientifique, la « ville des courtes distances » est présentée, au regard des objectifs de durabilité des formes d'organisation urbaine, comme un modèle à suivre. Densité et poly-fonctionnalité y sont perçus comme essentiels. Le développement de quartiers périphériques résidentiels, s'ils ne sont pas intégrés dans la dynamique locale d'un centre secondaire, pousse inexorablement à accentuer la place de la mobilité, avec son lot d'inégalités d'accès aux services et activités. Nos résultats révèlent que ces objectifs de valorisation des proximités sont loin des réalités des métropoles contemporaines, où la proximité est surtout la réalité des plus défavorisés.

- Les enseignements procurés par la comparaison internationale

Même si peu de comparaisons chiffrées directes ont pu être réalisées entre les quatre aires urbaines que nous avons considérées, diverses tendances émergent dans certains cas et pas dans d'autres. Elles permettent de mettre en évidence des spécificités propres à une ou plusieurs villes. Nous proposons de souligner quelques unes de ces tendances en deux temps. Des dynamiques socio-spatiales divergentes apparaissent entre les villes du Nord et du Sud dans un premier temps. Le second temps renvoie aux effets moins généralisables de l'histoire des villes considérées et de leur forme urbaine.

Pour une meilleure compréhension des modes de vie urbains, nous avons étudié les activités réalisées par les citadins. Dans les quatre villes, des différences entre individus apparaissent selon leur lieu de résidence. Ces différences sont portées par la structure du ménage d'appartenance dans les deux villes du Nord et par les niveaux de revenus dans les deux villes du Sud. Cela signifie qu'à Lyon et Montréal, les personnes qui vivent seules et celles qui vivent en famille ne résident pas, en général, dans les mêmes espaces et ne pratiquent pas les mêmes activités. A

Niamey et Puebla, non seulement les citadins aisés et défavorisés n'habitent pas dans les mêmes lieux, mais ils ne réalisent pas non plus les mêmes activités. Avec toutes les précautions nécessaires à une généralisation des tendances observées dans nos quatre cas, il semble qu'une différence Nord/Sud assez nette émergent de nos travaux. Elle renvoie à une ségrégation urbaine respectivement démographique et économique. Cette opposition est la seule que nous avons pu mettre en évidence entre les villes du Nord et les villes du Sud pour ce qui est de l'analyse des ségrégations urbaines.

Une autre série de tendances, dont la généralisation semble plus délicate, a pu être mise en évidence. Elle concerne l'immobilité, qui est un rapport spécifique à l'espace sans doute trop peu étudié, y compris dans les recherches axées sur la mobilité des plus défavorisés ([Mignot & alii, 2002], [Guidez et Racineux, 1998], etc.). Dans son chapitre d'ouvrage intitulé « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire », E. Le Breton [2004] concentre ses investigations sur les *« territoires du proche »* (2004:56), sans directement considérer les citadins immobiles. Au-delà de la lecture économique de ce comportement, dont nous avons fait état précédemment, il ressort que l'immobilité concerne plus, en moyenne, les résidents poblanais et montréalais que les citadins niaméens et lyonnais. Une légère sous-estimation des petits déplacements dans les villes mexicaine et canadienne a sans doute joué, mais les caractéristiques individuelles et spatiales des citadins immobiles (mises en regard avec celles des citadins restant à proximité de leur logement) sont conformes aux tendances générales mises en évidence dans les deux autres cas. Cela tend à conforter l'appréhension réalisée de ce rapport très spécifique à l'espace. Certaines villes sont donc plus propices à la vie locale qu'à l'immobilité, et inversement. L'histoire de leur développement et la forme urbaine qui en a résulté (monocentrisme/polycentrisme, densités et répartition des activités, etc.), ou encore les contextes culturels (rapports à l'espace, pratiques et représentations des modes de transports, etc.), peuvent permettre d'expliquer cet état de fait. Nous n'avons pas mesuré les effets propres (difficilement quantifiables d'ailleurs) de chacun de ces facteurs. Le lien direct entre la propension à l'immobilité vis-à-vis de la vie locale et la densité des territoires de résidence n'a pas non plus été plus finement évalué. Une telle étude serait pertinente et mériterait des investigations futures.

Nos résultats permettent également de souligner la persistance à Niamey d'une séparation héritée des colons entre la ville blanche et la ville noire. L'histoire du développement et de la

planification de la capitale nigérienne a donc un impact sur les comportements individuels contemporains. Au-delà de la spécialisation socio-économique des espaces résidentiels, les caractéristiques socio-économiques des actifs travaillant sur le Plateau (ancienne ville blanche) et dans le centre de la capitale nigérienne (entre le Petit et Grand Marché) diffèrent nettement. La planification duale perdure à travers les décennies en passant d'une dimension raciale à une forme plus largement économique aujourd'hui. Il n'y a pas d'équivalent dans les trois autres villes considérées.

Une autre spécificité, concernant cette fois la ville de Puebla, à pu être mise en valeur au travers de la comparaison internationale. Alors qu'à Niamey, Lyon et Montréal, les populations aisées se distinguent par une pratique plus fréquente des territoires les plus attractifs et du centre en particulier, il semble que ce dernier soit plutôt délaissé par les riches Poblanais. Nous ne disposons pas vraiment des éléments pour pouvoir interpréter avec justesse et certitude cette spécificité de la ville latino-américaine. Certains écrits font référence à une dévalorisation par les populations les plus aisées du cœur historique de la ville, considéré comme trop bruyant, trop sale, trop pollué et caractérisé par une circulation dense et un stationnement difficile [Dureau, 2006b]. L'avenir du centre de Puebla dépendra certainement des politiques qui pourront être engagées concernant les transports [Ravalet & alii., 2008].

Au-delà des difficultés propres aux comparaisons internationales, les apports se sont finalement révélés importants et suggèrent des prolongements potentiellement riches. Loin d'épuiser la variété des contextes urbains, nous n'avons que révélé la richesse potentielle d'une systématisation de l'analyse. La méthodologie construite autour des données d'enquêtes-ménages a effectivement le mérite d'être facilement reproductible. La variabilité des ségrégations urbaines contemporaines n'en serait que mieux perçue.

Bibliographie

Adamou A., 2005, *Parcours migratoires des citadins et problème du logement à Niamey,* Mémoire de D.E.A., département de géographie, Université A. Moumouni de Niamey, 156 pages.

Algava E., 2002, « Les familles monoparentales en 1999 », dans *Population,* No. 4-5, Vol. 57, pages 733-758.

Amar G., 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », dans *Les Annales de la Recherche Urbaine*, No. 59-60, 15 pages.

A.M.T., 2000, *Enquête Origine-Destination 1998, Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 170 pages.

A.M.T., 2003, *Portrait des transports collectifs dans la Région Métropolitaine de Montréal, édition 2003,* 75 pages.

Anselin L., 1995, « Local indicators of spatial association – LISA », dans *Geographical analysis,* Vol. 27, No. 2, pages 93-115.

Antoine P., 1997, « L'urbanisation en Afrique et ses perspectives », dans *Revue Aliments dans les villes*, Programme FAO, 21 pages.

Ascher F., 1995, « La métapole comme mode de vie », dans *Métapolis ou l'avenir des villes,* Editions Odile Jacob, pages 117-151.

Attama S., M. Seroussi, A.I. Kourguéni, H. Koché & B. Barrère, 1999, *Enquête démographique et de santé, Niger, 1998,* CARE International, Macro International Inc., 236 pages.

Authier J.-Y., C. Bidou, J.-M. Léger & B. Décup-Pannier, 2005, *La famille dans tous ses espaces*, Editions Erès, Coll. Espaces et sociétés, 295 pages.

Avenel C., 2002, « Les territoires de la ville entre mixité et ségrégation », dans *Informations sociales*, No. 104, pages 5-9.

Banque Mondiale, 2001, Consultation sur la stratégie de transport urbain, résumé analytique des débats, onzième réunion du comité d'orientation SSATP - mobilité urbaine, Accra, 5 pages.

Barbier J.-C., 1990, « Comparing family policies in Europe : methodological problems », dans *International social security review*, No. 3, pages 326-341.

Barbier J.-C., 2002, « Marchés du travail et systèmes de protection sociale : pour une comparaison internationale approfondie », dans *Sociétés contemporaines*, No. 45-46, pages 191-214.

Barry B., 1998, *Social exclusion, social isolation and the distribution of income, Centre for analysis of social exclusion*, paper No. 12, 24 pages.

Bassand M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales,* Presses polytechniques et universitaires romandes, Coll. Science, Technique, Société, 245 pages.

Baudelle G., G. Darris, J. Ollivro & J. Pihan, 2004, « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », dans *Cybergéo : Revue européenne de Géographie,* No. 287, pages 1-17.

Baumann E., 2003, « Marchés du travail, réseaux et capital social », dans Leimdorfer & Marie (Ed.), *L'Afrique des citadins, Sociétés civiles en chantier (Abidjan, Dakar)*, Editions Karthala, Coll. Hommes et Sociétés, chapitre 5, pages 219-292.

Beck U., 2001, *La société du risque, Sur la voie d'une autre modernité,* Editions Aubier, 521 pages.

Beckman J., 2001, « Automobility – a social problem and theoretical concept », dans *Environnement and planning D : Society and space,* Vol. 19, pages 593-607.

Begag A., 1984, *L'immigré et sa ville*, Presses Universitaires de Lyon.

Begag A., 1991, *La ville des autres, la famille immigrée et l'espace urbain,* Presses Universitaires de Lyon, 159 pages.

Begag A., 1995, *Espace et exclusion. Mobilité dans les quartiers périphériques d'Avignon,* Editions l'Harmattan, 165 pages.

Bélanger H., 2005, *La régénérescence sociorésidentielle des quartiers centraux latino-américains, le cas de la ville de Puebla au Mexique,* Thèse présentée pour l'obtention du titre de Philosophiæ Doctor en Etudes Urbaines, I.N.R.S. Urbanisation, Culture et Sociétés, 162 pages.

Bélanger H., 2006, « La dynamique socio-résidentielle d'une ville latino-américaine : Puebla au Mexique », dans *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 50, No. 139, pages 45-63.

Bellanger F., Marzloff B., 1996, *Transit, les lieux et les temps de la mobilité,* Editions de l'Aube, Media Mundi, 314 pages.

Bernus S., 1962, *Niamey : Population et habitat, Etudes nigériennes,* No. 11, IFAN-CNRS, République du Niger, 67 pages.

Blanquart P., 1997, *Une histoire de la ville pour repenser la société,* Editions La découverte et Syros/Poche, 194 pages.

Boudon R., 2000, *Dictionnaire critique de la sociologie,* Presses Universitaires de France, 714 pages.

Bourdin A., 2002, « Anthropologie de la mobilité », séminaire du Centre de Sociologie des Organisations, 10-12 octobre, 6 pages.

Bouzouina L., 2007, « Densité et ségrégation socio-spatiale au sein des villes françaises », dans Gaschet & Lacour, *Métropolisation et ségrégation,* Presse Universitaire de Bordeaux.

Bouzouina L., 2008, *Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines,* thèse pour l'obtention du titre de docteur en Sciences Economiques, mention Economie des Transports, Université Lumière Lyon2, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, 323 pages.

Braudel F., 1985, *La dynamique du capitalisme,* Editions Arthaud, 121 pages.

Brennan T., 1997, *An analysis of trip behaviour patterns of women in developing countries : a case study of Puebla, Mexico*, In partial fulfillment of requirements for a masters degree in urban planning, School of Urban Planning, Mc Gill University, 127 pages.

Brun G., 1994, « Essai critique sur la notion de ségrégation et sur son usage en géographie urbaine », dans *la ségrégation dans la ville*, Editions l'Harmattan, Coll. Habitat et Sociétés, pages 21-57.

Brun G. & C. Rhein, 1994, *La ségrégation dans la ville,* Editions l'Harmattan, Coll. Habitat et Sociétés, 258 pages.

Bué J., 2002, « Temps partiels des femmes : entre « choix » et contraintes », *Premières synthèses,* No 08.2, 8 pages.

Buisson M.-A. & D. Mignot (eds), 2005, *Concentration économique et ségrégation spatiale,* De Boeck, 368 pages.

Burgess E.W., 1925 (1979), « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche », dans Grafmeyer & Joseph, *L'école de Chicago,* Editions du champ urbain, pages 127-143.

Bussière Y., R.G. Rice & A. Bencheikh, 1995, « Techniques vidéo et enquêtes ménage dans la planification des transports dans les pays en développement », Huitièmes entretiens du Centre Jacques Cartier Rhône-Alpes, Les enquêtes de déplacements urbains : mesurer le présent, simuler le futur, Lyon, 6-8 décembre, 25 pages.

Bussière Y. & J.-P. Thouez, 2002, « Quelques enjeux du vieillissement », dans Bussière & Madre (Eds.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud,* Editions l'Harmattan, Paris, pages 395-430.

Bussière Y. & J.-P. Thouez, 2005, « Demande de transport des personnes âgées à Montréal en 1998 et vieillissement », dans *Les villes ont-elles achevé leur transition ?*, Actes des Entretiens Jacques Cartier, décembre 2003, No. 99, pages 233-244.

Bussière Y., S. Pérez, P. Bodson & E. Ravalet, 2005, « Movilidad urbana y localización residencial en San José y Puebla », dans Bussière (dir.), *Movilidad urbana en Latinoamérica y el Caribe : Estudios de casos*, FLASCO, pages 47-70.

Castells M., 1972, *La question urbaine*, Paris, Maspéro, 530 pages.

Castells M., 1989, *The informational city. Information technology, economic restructuring and the urban-regional process,* Editions Blackwell, 408 pages.

Castells M. & P. Hall, 1994, « Technopoles: Mines and Foundries of the Informational Economy », dans *The city reader*, 1996, New York, Routledge, pages 475-483.

Cerda I., 1867 (1992), « Théorie générale de l'urbanisation », dans Roncayolo & Paquot, *Villes et civilisations urbaines, XVIIIe-XXe siècle,* Larousse, pages 138-154.

C.E.R.T.U., 1998, *L'enquête ménages déplacements « méthode standard », Note méthodologique et annexes,* Editions du CERTU, 295 pages.

C.E.R.T.U., 2004, *Étude méthodologique sur la connaissance des déplacements des périurbains, Tome 2 : Méthodologie d'enquête sur les déplacements des périurbains, les rapports d'études,* Coll. du CERTU, 65 pages.

C.E.R.T.U., 2008, *L'enquête ménages déplacements "Standard Certu" Guide méthodologique,* Editions du CERTU, 204 pages.

Cervero R., 1998, *The transit Metropolis,* Island Press, 464 pages.

Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville,* Editions Anthropos/Economica, Coll. Villes, 199 pages.

Chaléard J.-L. & A. Dubresson, 1990, « Un pied dedans, un pied dehors, à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire », dans *Tropiques, lieux et liens*, pages 277-290

Chamboredon J.-C. & M. Lemaire, 1970, « Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement », dans Roncayolo & Paquot (dir.), 1992, *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe-Xxe siècle,* Larousse, pages 503-520.

Choay F., 1994, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », dans *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, pages 26-35.

Church A., M. Frost & K. Sullivan, 2000, « Transport and social exclusion in London, dans *Transport Policy*, No. 7, pages 195-205.

Clément C., 2000, *Espaces de vie, espaces en ville,* thèse pour le doctorat de Sciences Économiques, spécialité Économie des Transports, 354 pages.

Coquery-Vidrovitch C. (dir.), 1993, Histoire des villes d'Afrique noire, Des origines à la Colonisation, Albin Michel, 412 pages.

Cosio-Zavala M.-E., 1998, « Changements démographiques en Amérique Latine », dans Savoir Plus Universités, Universités francophones, Editions Estem, 122 pages.

Cosnier J., 2001, « L'éthologie des espaces publics », dans Grosjean & Thibaud, L'espace urbain en méthodes, Editions Parenthèses, Coll. Eupalinos, pages 13-28.

Coutras J., 2007, « Le genre et les défis spatio-temporels contemporains », dans Gavray (dir.), *Femmes et mobilités,* Editions Cortext, Chapitre 1, Deuxième partie, pages 163-179.

De Boer E., 1991, « Severance : european approaches of a negative impact of thoroughfares ». PTRC, *European Transport Highways and Planning, 19th summer annual meeting*, 9-13 septembre, pages 251-262.

De Certeau M., 1990, *L'invention du quotidien 1. Arts de faire,* Editions Gallimard [1980], 246 pages.

Degenne A., M.-O. Lebeaux & C. Marry, 2002, « Les usages du temps : cumuls d'activités et rythmes de vie », dans *Economie et statistiques,* No. 352-353, pages 81-99.

Derycke P.-H., 1999, « Comprendre les dynamiques métropolitaines », dans Lacour & Puissant (Eds.), *La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures,* Editions Anthropos, Coll. Villes, pages 1-19.

Desrosiers G., 1999, « Le système de santé au Québec : bilan historique et perspective d'avenir », dans *Revue d'Histoire de l'Amérique Française,* Vol. 53, No. 1, 14 pages.

Diaz Olvera L., D. Plat & P. Pochet, 1999, *Les déplacements quotidiens des Niaméens, un état des lieux,* Laboratoire d'Economie des Transports, 184 pages.

Diaz Olvera L., Plat D. & P. Pochet, 2002, « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines » dans Bussière & Madre, *Démographie et Transport : villes du Nord et villes du Sud*, Editions l'Harmattan, pages 289-315.

Diaz Olvera L., Plat D. & P. Pochet, 2003, « Transportation conditions and access to services in a context of urban sprawl and deregulation. The case of Dar es Salam », dans *Transport Policy,* No. 10, pages 287-298.

Diaz Olvera L., Plat D. & P. Pochet, 2004, « Mobilités quotidiennes des femmes en Afrique subsaharienne », dans Denèfle (dir.), *Femmes et villes,* pages 135-153.

Diaz Olvera L., Plat D. & P. Pochet, 2005, « Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Le cas de Dakar », dans Buisson & Mignot (Eds.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Editions De Boeck, Coll. Economie, Société, Région, pages 245-261.

Diaz Olvera L., Plat D. & P. Pochet, 2007, « Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux équipements dans les villes subsaharienne », dans colloque de la Chaire Quetelet, *Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités, mesures et processus explicatifs en démographie et en sciences sociales,* Louvain-la-Neuve, 30 novembre 2007, 20 pages.

Diaz Olvera L., Plat D. & P. Pochet, 2008, « Le rôle du transport dans l'accès à la santé à Conakry et Douala », XLVe colloque de l'A.S.R.D.L.F., Romouski, 25-27 août, 15 pages.

Diomande M., 2001, *Péril social et réurbanisation en Afrique,* Editions l'Harmattan, 128 pages.

Di Méo G., 1996, *Les territoires du quotidien,* Editions l'Harmattan, Coll. Géographie Sociale, 207 pages.

Di Méo G., 1999, « Géographies tranquilles du quotidien », dans *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 43, No. 118, pages 75-93.

Dogan M. & D. Pelassy, 1980, *La comparaison internationale en sociologie politique, une sélection de textes sur la démarche du comparatiste,* Librairies Techniques, 320 pages.

Dubresson A., 2000, « Une mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales », dans Dureau & alii, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale,* Editions Economica, I.R.D., pages 13-30.

Dupaquier J., 1993, *La population française aux XVI-XVII-XVIIIe siècles,* PUF, Coll. Que sais-je ?, 128 pages.

Dupont V. & C.Z. Guilmoto, 1993, « Mobilités spatiales et urbanisation », dans *Cahiers des sciences Humaines*, Introduction, Vol. 29, No. 2 et 3, pages 279-296.

Dupont V. & D. Pumain, 2000, « De la ville compacte aux métropoles polycentriques » dans Dureau & alii, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale,* Editions Economica, I.R.D., pages 51-71.

Dupré M., A. Jacob, M. Lallement, G. Lefèvre & J. Spurk, 2003, « Les comparaisons internationales : intérêt et actualité d'une stratégie de recherche », dans Lallement & Spurk (dir.), *Stratégies de la comparaison internationale,* C.N.R.S. Sociologies, C.N.R.S. Editions, pages 7-22.

Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile,* Editions Economica, Anthropos, Coll. Villes, 160 pages.

Dureau F., 2006a, « Produire la ville : des logements en grande partie auto-construits », dans Dureau & alii, *Géographies de l'Amérique Latine,* Presses Universitaires de Rennes, pages 263-292.

Dureau F., 2006b, « Habiter la ville : stratégies et mobilités résidentielles », dans Dureau & alii, *Géographies de l'Amérique Latine,* Presses Universitaires de Rennes, pages 237-261.

Dureau F., V. Dupont, E Lelièvre, Lévy J.-P. & T. Lulle, 2000, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale,* Editions Economica, I.R.D., 648 pages.

Dureau F., V. Goueset & E. Mesclier, 2006, *Géographies de l'Amérique Latine,* Presses Universitaires de Rennes, 375 pages.

Elias N., 1991, *La société des individus,* Paris, Fayard, 301 pages.

Estèbe P., 2004, « Quel avenir pour les périphéries urbaines ? », dans *Esprit,* La Ville à trois vitesses, pages 82-95.

Filion P., 1995, « Urbanisation et transition économique : du fordisme à l'après-fordisme », dans *L'espace québécois,* Montréal, Québec/Amérique, pages 189-213.

Fourcaut A. (dir.), 1996, *La ville divisée, Les ségrégations urbaines en question, France XVIIIe-XXe siècle,* Editions Creaphis, 465 pages.

Garner H., D. Méda & C. Senik, 2005, « Conciliation entre vie professionnelle et vie familiale, les leçons des enquêtes auprès des ménages », dans *Travail et emploi,* No 102, pages 57-67.

Garreau J., 1991, *Edge City, life on the new frontier,* Anchor books Edition, 548 pages.

Gaschet F., 2003, Emergence de pôles secondaires et rôle des macro-agents au sein de l'agglomération bordelaise, dans *Revue d'Economie Régionale et Urbaine,* No. 5, pages 707-732.

Genre-Grandpierre C. & J.-C. Foltête, 2003, « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied », Dans *Cybergéo : European Journal of Geography,* No. 248, pages 1-22.

Germain A., 1992, « Trois cent cinquante ans d'adolescence », dans *Montréal, l'oasis du Nord*, Editions Autrement, Série Monde, H.S. No. 62, pages 70-78.

Germain A. & M. Polèse, 1995, « La structure sociorésidentielle de Puebla, Mexique : essai d'écologie urbaine », dans *Cahiers de géographie du Québec*, No. 107, pages 309-333.

Giddens A., 1987, *La constitution de la société,* Presses Universitaires de France, Coll. Sociologues, 474 pages.

G.I.M., 1994, *Enquête ménages-transport, Puebla, Pue. (Mexique), 1993-94,* Étude réalisée pour le Gouvernement de l'État de Puebla, 19 pages.

Glaeser E.L., 1998, « Are cities dying ? », dans *Journal of economics perspectives,* No. 12, Vol. 2, pages 139-160.

Grafmeyer Y., 1991, *Habiter Lyon. Milieux et quartiers du centre-ville.* CNRS Editions/PPSH Rhône-Alpes, 220 pages.

Grafmeyer Y., 1999, *Sociologie urbaine,* Nathan Universités, 128 p.

Grafmeyer Y. & I. Joseph (dir.), 1979, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine,* Editions du Champ urbain, 371 pages.

Granovetter M., 1973, « The strength of weak ties », dans *American journal of Sociology*, Volume 78, Numéro 6, pages 1360-1380.

Guerrero Bazan J.M. & L.M. Perez Sanchez, 2000, « Processo evolutivo del sistema de transporte publico en la ciudad de Puebla », Colloque International du Groupe Inter-Universitaire de Montréal, 31 pages.

Guerrero Bazan J.M. & L.M. Perez-Sanchez, 2005, « El sistema de Transporte en la ciudad de Puebla : perspectivas historicas », dans Bussière (Ed.), *Transporte urbano en Latinoamerica y el Caribe : Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto Espana, Puerto Principe),* chapitre 4, page 87-108.

Guidez J.-M. & N. Racineux, 1998, *Mobilité et exclusion, Eléments de synthèse à partir d'une petite bibliographie chronologique,* CERTU, 72 pages.

Hägerstrand T., 1975, « Space, time and human conditions », dans Karlqvist (Ed.), *Dynamic allocation of urban space,* Saxon House, 383 pages.

Hanson S. & P. Hanson, 1981, « The travel-activity patterns of urban residents : dimensions and relationships to sociodemographic characteristics », dans *Economic geography*, No. 4, pages 332-347.

Harouna A. R., 1984, *Les transports urbains de personnes à Niamey,* Travail d'Etude et de Recherche, Institut de Géographie Alpine, Université de Grenoble, 123 pages.

Hassenteufel P., 2005, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale, Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politiques publiques », dans *Revue Française de Sciences politiques*, Vol. 55, No. 1, pages 113-132.

Haumont N. & M. Segaud, 1989, *Familles, modes de vie et habitat*, Editions de l'Harmattan, Collections Habitat et Sociétés, 326 pages.

Héran F., 1999, « Recherche documentaire sur la monétarisation de certains effets externes des transports en milieu urbain : effets de coupure, effets sur l'affectation des espaces publics, effets sur les paysages », PREDIT II, article de synthèse, 11 pages.

Hoyt M., 1939, The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities, Washington D.C., U.S. Federal Housing Administration.

Institut de Sociologie Urbaine, 1968, « Propositions de recherche sur la vie urbaine », dans *Revue Française de Sociologie*, Vol. 9, No. 2, pages 151-166.

I.N.S.E.E., SY.T.R.A.L. & C.E.T.E., 1995, *Enquête « déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise » en 1994-1995,* Document Technique, 119 pages.

Jaillet M.-C., 1994, « La « territorialisation » des politiques de lutte contre l'exclusion », Géoforum 93 – A la découverte des pauvretés et exclusions. Regards croisés, Géographes Associés, No. 14-15, pages 63-66.

Jaillet M.-C., 1998, « A propos de la mixité », Dans *Les cahiers de la DSU*, numéro 21, décembre 1998, pages 38-43.

Juan S. (dir.), 1997, *Les sentiers du quotidien, rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville,* Editions l'Harmattan, Coll. Villes et Entreprises, 204 pages.

Juan S., 2001, *La Société inhumaine, mal vivre dans le bien-être,* Editions l'Harmattan, Coll. Sociologies et Environnement, 256 pages.

Kaufmann V., 1999, « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », dans 2001 Plus… Synthèses et recherches, centre de prospective et de veille scientifique, numéro 48, 64 pages.

Kaufmann V., C. Jemelin & J.-M. Guidez, 2001, *Automobile et modes de vie urbains : Quel degré de liberté ?,* La documentation française, Paris, 167 pages.

Kaufmann V. & M. Flamm, 2002, *Famille, temps et mobilité, Etat de l'art et tour d'horizon des innovations,* Rapport de recherche, CNAF et Institut pour la Ville en Mouvement, 62 pages.

Klein O., 2005, « Temporalités sociales et gestion de la distance à travers les moyens de transport rapide », dans Montulet et alii, *Mobilités et temporalités,* Publications des facultés universitaires Saint-Louis, Coll. Travaux et recherches, pages 21-33.

Krizek K.J. & P. Waddell, 2002, « Analysis of lifestyle choices, Neighborhood type, travel patterns, and activity participation », Dans *Transportation Research Record 1807,* Paper No. 02-3424, pages 119-128.

Lacour C. & S. Puissant (dir.), 1999, *La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures,* Editions Anthropos, Coll. Villes, 190 pages.

Lallement M. & J. Spurk (dir.), 2003, *Stratégies de la comparaison internationale,* CNRS Sociologie, CNRS Éditions, 378 pages.

Lamont M. & L. Thévenot, 2000, « Introduction: toward a renewed comparative cultural sociology » dans Lamont & Thévenot (dir.), *Rethinking comparative cultural sociology,* Cambridge University Press, pages 1-22.

Lane J.-E., 1990, « Data archives as an instrument for comparative research », dans Oyen (dir.), *Comparative methodology: theory and practice in international social research,* Sage Publications, pages 187-202.

Lautier B., 2003, « Le léopard et la panthère écossaise. Mondialisation, éclatement spatial et fractionnement social dans les métropoles latino-américaines », dans Osmont & Goldblum (dir.), *Villes et citadins dans la mondialisation*, Karthala-GEMDEV, pages 51-89.

Lebrun N., 2002, *Centralités urbaines et concentrations de commerces,* thèse pour obtenir le grade de Docteur de l'Université de Reims Champagne-Ardenne, Géographie et Aménagement, Institut de Géographie de Reims, 511 pages.

Lefebvre H., 1968, *Le droit à la ville,* Deuxième édition, Editions Anthropos, 164 pages.

Leresche J.-P., D. Joye & M. Bassand, 1995, *Métropolisations : Interdépendances mondiales et implications lémaniques,* Editions Georg, Coll. LUG, 311 pages.

Lévy J.-P. & J. Brun, 2000, « De l'extension au renouvellement métropolitain : Mosaïque sociale et mobilité », dans Dureau & alii, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale,* Editions Economica, I.R.D., pages 229-246.

Le Breton E., 2002, *Les transports urbains et l'utilisateur. Voyageur, client ou citadin ?,* Editions de l'Harmattan, 256 pages.

Le Breton E., 2004, « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire » dans Orfeuil (Ed.), *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir,* Editions de L'Aube, Essai, pages 49-73.

Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale,* Editions Armand Colin, Paris, 247 pages.

Le Bris E., 1996, « L'Afrique noire », dans Paquot (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète,* Editions Complexe, pages 141-158.

Litman T., 2003, *Social inclusion as a transport planning issue in Canada: Contribution to the FIA Foundation G7 Comparison,* Victoria Transport Policy Institute, 30 pages.

Madoré F., 2005, « La ségrégation sociale dans les villes françaises : réflexion épistémologique et méthodologique », dans *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 49, No. 136, pages 45-60.

Marie A. (Ed.), 1997, *L'Afrique des individus,* Editions Karthala, Collection Homme et Société : Sciences économiques et politiques, 438 pages.

Massiah G. & J.-F. Tribillon, 1988, *Villes en développement*, Editions La Découverte, Cahiers libres, 320 pages.

Mathieu N., 1997, « Pour une nouvelle approche spatiale de l'exclusion sociale », dans *Cybergéo,* Exclusion, régression… La question des femmes, article 33, 9 pages.
http://www.cybergeo.eu/index5432.html

Mayer M., 1999, « Urban movements and urban theory in the late 20th century city » dans *The Urban Moment. Cosmopolitan Essays on the Late 20th Century City,* Urban affairs annual reviews, Sage, pages 209-238.

Menna-Barreto Silva H., 2000, « Sao Paulo : Ghetto des riches et entassement des pauvres » dans Dureau & alii, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale,* Editions Economica, I.R.D., pages 121-127.

Metton A., 1969, « Le quartier : étude géographique et psycho-sociologique », dans *The Canadian Geographer/Le Geographe Canadien,* Vol. 13, pages 299-316.

Mieszkowski P. & E.S. Mills, 1993, « The causes of metropolitan suburbanisation », dans *Journal of Economic Perspectives*, No. 7, pages 135-147.

Mignot D., S. Rosales Montano, C. Harzo, C. Cholez, M.-P. Clerget, J.-M. Cusset, L. Diaz Olvera, Y. Deguilhem, V. Lainez, C. Paulo & V. Pelot, 2001, *Mobilité et grande pauvreté,* Rapport final, recherche financée par le PREDIT et l'UTP, 150 pages.

Mingat A., 1994, « Lieux, contextes et différenciations sociales à l'école », dans Brun & Rhein, *La ségrégation dans la ville,* Editions l'Harmattan, Coll. Habitat et Sociétés, pages 163-179.

Monnet J., 2000, « Les dimensions symboliques de la centralité », dans *Les Cahiers de Géographie du Québec,* Vol. 44, No. 123, pages 399-418.

Montulet B., 1996, « Les mouvements longs des modes de transports » dans Hirschhorn & Berthelot (dir), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?,* Villes et Entreprises, Editions l'Harmattan, pages 17-35.

Morency C., 2006, « Etude de méthodes d'analyse spatiale et illustration à l'aide de microdonnées urbaines de la Grande Région de Montréal », dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, No. 49, pages 77-102.

Motcho H., 1991, *Cadres de vie et systèmes de santé à Niamey (Niger),* Thèse de doctorat en Géographie des Espaces Tropicaux, UFR de Géographie et de Gestion des Espaces, Université Montaigne de Bordeaux 3, 310 pages.

Motcho H., 2006, *La réforme de la communauté urbaine de Niamey,* Centro Città del Terzo Mondo, Politecnico di torino, Working paper No.16, 19 pages.

Mumford L., 1961 (1964), « Le mythe de la mégalopole », dans *La cité à travers l'histoire,* Editions Seuil, chapitre 17, pages 654-709.

Orfeuil J.-P., 1995, « Mobilité : les territoires du quotidien », dans Ascher (dir.), *Le logement en questions,* Editions de l'Aube, pages 171-188.

Orfeuil J.P., 1999, *La mobilité : Analyses, représentations, controverses,* Université Paris XII-Val de Marne, Institut d'urbanisme de Paris, thèse d'habilitation à diriger des recherches, 345 pages.

Paquot T., 1996, *Le monde des villes, Panorama urbain de la planète,* Editions Complexe, 695 pages.

Panerai P., J.-C. Depaule & M. Demorgon, 2005, « Typologie », dans *Analyse urbaine,* Editions Parenthèses, Coll. Eupalinos, chapitre 5, pages 105-132.

Paulhiac F. & V. Kaufmann, 2006, « Transports urbains à Montréal : Evolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable », dans *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, No. 1, pages 49-80.

Petit J., 2002, *L'expert, l'usager, l'acteur et la planification des déplacements,* thèse pour l'obtention du grade de docteur de l'université Joseph Fournier de Grenoble, 278 pages.

Plat D., 2002, *Mobilités quotidiennes en Afrique Subsaharienne,* Dossier de candidature en vue de l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches, Université Lumière Lyon2, 140 pages.

Pochet P., 1995, *Mobilité quotidienne des personnes âgées en milieu urbain : évolutions récentes et perspectives*, Thèse de Doctorat de l'Université Lumière Lyon 2, Mention Sciences Economiques : Economie des Transports, 321 pages.

Pochet P., 2003, « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées, Évolutions actuelles et enjeux », dans *Recherche Transports Sécurité,* No. 79, pages 93-106.

Polèse M., S. Pérez & C. Baragan, 1994, *Estructura urbana interna y desarrollo nacional : la localizacion de la actividad economica en la ciudad de Puebla, Mexico,* Cahier/discussion paper 5-94-E, Série Recherche, Villes et développement, 17 pages.

Poupart J., J.-P. Deslauriers, L.-H. Groulx, A. Laperrière, R. Mayer & A.P. Pires, 1997, *recherche qualitative: Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives, Gaëtan Morin Editions, 454 pages.

Preteceille E., 2004, « Définir et analyser la ségrégation sociale », dans *Les mécanismes fonciers de la ségrégation*, A.D.E.F., pages 9-29.

Prevôt-Shapira M.-F., 2003, « Buenos-Aires dans les années 1990 : métropolisation et nouvelles configurations spatiales », dans Osmont & Goldblum (dir.), *Villes et citadins dans la mondialisation*, Karthala-GEMDEV, pages 119-134.

Rackelboom M., 2001, *Plan de mobilité université : l'exemple de la faculté de paris X Nanterre,* Rapport de stage DESS Aménagement urbain et développement local de Paris X, 129 pages.

RATP (Mission Prospective) - Costes L., 2002, *Immobilités, inégalités et management de la mobilité des étudiants en Ile de France,* PREDIT, Rapport Final, 86 pages.

Ravalet E., 2003, *Différenciations sociales au travers des parcours migratoires,* Mémoire de D.E.A. mention « Économie des Transports », Université Lumière Lyon II, 87 pages. http://www.vrm.ca/documents/DEA.pdf

Ravalet E., 2007, « Modes de vie et modes de ville, activités et déplacements quotidiens à Montréal et Lyon », dans *Environnement Urbain*, Vol . 1, pages a61-a76.

Ravalet E., Y. Bussière & J.-L. Collomb, 2008, « Potentiel du vélo en ville : Une comparaison France-Mexique (Lyon et Puebla) », XLVe Colloque de l'ASDRLF, 25-27 août, Rimouski, 20 pages.

Rémy J., 1996, « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », dans Hirschhorn & Berthelot (dir), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?,* Editions l'Harmattan, Coll. Villes et Entreprises, pages 135-153.

Rémy J., 1998, « Conflit et urbanité : la morphologie de l'habitat comme ressource sociale », dans *Sociologie urbaine et rurale : l'espace et l'agir,* Entretiens et textes présentés par Etienne Leclerq, Editions l'Harmattan, pages 245-262.

Rémy J., 1999, « Notes de lectures : le statut de l'espace dans les sciences sociales », dans *Espaces et Sociétés, Infrastructures et formes urbaines II*, No. 96, pages 165-203.

Rémy J., 2000, « La comparaison dans le développement de la problématique sociologique », dans Jucquois & Vielle (dir.), *Le comparatisme dans les sciences de l'homme,* Editions De Boeck Université, Coll. Méthodes en sciences humaines, pages 345-360.

Rémy J. & L. Voyé, 1992, *La Ville, vers une nouvelle définition ?,* Editions l'Harmattan, 172 pages.

Rhein C., 2005, « La ségrégation spatiale (ou résidentielle) comme processus », Journée de la population européenne, Population et Urbanisation, Table Ronde 2 : Fonctionnement des villes, Tours, 5 pages.

Rochefort M., 2000, *Le défi urbain dans les pays du Sud,* Editions l'Harmattan, 184 pages.

Roncayolo M., 1994, « Préface » dans Brun G. & C. Rhein (eds), *La ségrégation dans la ville,* Editions l'Harmattan, Coll. Habitat et Sociétés, pages 13-17.

Roncayolo M., 1997, *La ville et ses territoires,* Editions Gallimard, Coll. Folio/Essais, Paris, 285 pages.

Root A. & L. Schintler, 1999, « Women, motorization and the environment », Notes and Comments, dans *Transportation Research part D*, No. 4, pages 353-355.

Rosales Montano S., 1990, « Dix ans d'analyse de la mobilité urbaine dans les pays en développement », dans *Transports urbains dans les pays en développement, CODATU V, Sao Paulo*, pages 711-723.

SAH/DLR, 2000, *Urbanisation, liens entre milieu rural et milieu urbain et implications stratégiques pour le développement rural et agricole : Etude de cas en Afrique de l'Ouest,* 17 pages.

Salomon I., 1980, *Life style as a factor in explaining travel behavior.* Thèse de doctorat, Dept. of Civil Engineering, M.I.T., 357 pages.

Sartori G., 1994, « Bien comparer, mal comparer », dans *Revue Internationale de politique comparée*, Vol. 1, No. 1, pages 19-36.

Sassen S., 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo,* Princeton, Princeton University Press, 412 pages.

Sax G., 1968, *Empirical foundations of educational research,* Princetown-Hall, Englewood Cliffs, 443 pages.

Scheiner J. & B Kasper, 2003, « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens », dans *Revue Internationale des Sciences Sociales*, Vol. 2, No. 176, pages 355-369.

Schelling T., 1980, *La Tyrannie des petites décisions,* Presses Universitaires de France.

Schnell I. & B. Yoav, 2001, « The sociospatial isolation of agents in everyday life spaces as an aspect of segregation », dans *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 91, No. 4, pages 622-636.

Séguin A.-M. & Y. Bussière, 1997, « Household Forms and Patterns of Mobility : The Case of the Montreal Metropolitan Area », dans Stopher & Lee-Gosselin (Ed.), *Understanding Travel Behaviour in an Era of Change*, London and New York, Pergamon Press, pages 53-89.

Sénécal G., 1992, « Les villages de la ville », dans *Montréal, l'oasis du Nord,* Editions Autrement, Série Monde, H.S., No. 62, pages 93-104.

Sidikou A.H., 1975, « Niamey », dans *Les Cahiers d'Outre-Mer*, No. 111, pages 201-217.

Sidikou A.H., 1980, *Niamey, Étude de Géographie socio-urbaine,* thèse soutenue en vue de l'obtention du grade de Docteur ès Géographie, Institut d'Urbanisme, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université de Haute-Normandie, 354 pages.

Simmel G., 1903 (1979), « Métropoles et mentalité », dans Grafmeyer & Joseph, op. cit., pages 61-77.

Simmel G., 1908 (1979), « Digressions sur l'étranger », dans Grafmeyer & Joseph, op. cit., pages 53-59.

SITRASS, 2001, *Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement,* 114 pages.

SITRASS, 2004a, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry.* Rapport final pour la Banque Mondiale dans le cadre du SSATP, Lyon, SITRASS, 154 pages. En ligne sur le site : http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Conakry.pdf

SITRASS, 2004b, *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala.* Rapport final pour la Banque Mondiale dans le cadre du SSATP, Lyon, SITRASS, 142 pages. En ligne sur le site : http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala.pdf

Souami T., 2003, « Mondialisation et cultures urbanistiques », dans Osmont & Goldblum (dir.), *Villes et citadins dans la mondialisation,* Karthala-GEMDEV, pages 263-283.

Spain D., 1993, « Gendered spaces and women's status », dans *Sociological Theory,* Vol. 2, No. 11, pages 137-151.

Stock B., 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », dans *Espaces-Temps.net,* Textuel, document 1138, 11 pages.

Stock B., 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », dans *Espaces-Temps.net,* Textuel, document 1353, 7 pages.

UNFPA, 2007, « Etat de la population mondiale 2007, libérer le potentiel de la croissance urbaine », http://www.unfpa.org/swp/2007/french/chapter_1/index.html

Urry J., 2004, « The 'system' of automobility », dans *Theory, Culture and Society*, Vol. 21, No. 4/5, pages 25-39.

Van Dijk P., 1986, *Sénégal, le secteur informel de Dakar,* Editions l'Harmattan, Collections Villes et entreprises, 184 pages.

Vasconcellos E.A., 2001, *Urban transport, environment and equity, the case for developing countries,* Earthcan, London, 333 pages.

Vassy C., 2003, « Données qualitatives et comparaisons Internationales : l'exemple d'un travail de terrain dans des hôpitaux européens », dans Lallement & Spurk (dir.), *Stratégies de la comparaison internationale,* CNRS Sociologie, CNRS Éditions, pages 215-227.

Viard J., 1994, *La société d'archipel ou les territoires du village global,* Monde en cours, Editions de l'Aube, 126 pages.

Vieillard-Baron H., 1999, « Des faubourgs aux lotissements périphériques », dans *Les banlieues. Des singularités françaises aux réalités mondiales,* Deuxième partie, « La formation des paysages de banlieue », chapitres 3, Hachette, pages 44-67.

Wenglenski S., 2002, « Parcours effectif à l'emploi versus accès potentiel à l'emploi : une mesure des contraintes des actifs dans la métropole parisienne », XXXVIIIe colloque de l'A.S.R.D.L.F., La diversification régionale à l'épreuve des faits, Trois Rivières, 15 pages.

Wenglenski S., 2003, *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France*, thèse d'Urbanisme, Université de Paris XII-Val-de-Marne.

Wiel M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée,* Mardaga, architecture et recherches, 149 pages.

Wirth L., 1928 (2006), *Le Ghetto,* HC Sociologie, Presses Universitaires de Grenoble, 252 pages.

Wirth L., 1938 (1979), « Le phénomène urbain comme mode de vie », dans Grafmeyer & Joseph, op. cit., pages 251-277.

Zahavi Y. & A. Talvitie, 1980, «Regularities in Travel Time and Money Expenditure », dans *Transportation Research Record,* 750, pages 13-19.

Tables des illustrations

Photos

Photo 1 : Un bus de la compagnie SOTRUNI, janvier 2006 64
Photo 2 : véhicules de transports collectifs à Puebla 72

Cartes

Carte 1 : Le Niger 58
Carte 2 : Carte de Niamey par zone 61
Carte 3 : Le Mexique 66
Carte 4 : Puebla et sa périphérie par grandes zones 68
Carte 5 : La France 75
Carte 6 : L'agglomération lyonnaise en 88 grandes zones 78
Carte 7 : Le Canada 83
Carte 8 : L'agglomération montréalaise en 100 grandes zones 86
Carte 9 : Le travail salarié et non salarié dans la métropole niaméenne 125
Carte 10 : Les emplois du secteur secondaire et tertiaire dans l'agglomération poblanaise 125
Carte 11 : Les emplois dans l'aire urbaine lyonnaise 127
Carte 12 : Les emplois dans l'aire urbaine montréalaise 128
Carte 13 : L'enseignement secondaire à Niamey 130
Carte 14 : L'enseignement pré-universitaire et supérieur à Puebla 131
Carte 15 : L'enseignement à Lyon 132
Carte 16 : L'enseignement à Montréal 134
Carte 17 : Les pôles d'achats à Niamey 136
Carte 18 : Les pôles d'achats à Puebla 137
Carte 19 : Les pôles d'achats à Lyon 138
Carte 20 : Les pôles d'achats dans l'agglomération montréalaise 139
Carte 21 : La santé dans l'agglomération poblanaise 141
Carte 22 : La santé dans l'agglomération lyonnaise 142
Carte 23 : La santé dans l'agglomération montréalaise 143
Carte 24 : Les démarches dans l'agglomération niaméenne 145
Carte 25 : Les démarches dans l'agglomération lyonnaise 146
Carte 26 : Les loisirs dans l'agglomération poblanaise 147
Carte 27 : Les loisirs dans l'agglomération lyonnaise 148
Carte 28 : Les loisirs dans l'agglomération montréalaise 149
Carte 29 : Géolocalisation du centre selon les citadins niaméens 154
Carte 30 : Le centre de Puebla, coupures et limites des zones du découpage 156
Carte 31 : Le centre de Lyon, coupures et zones fines 159
Carte 32 : Le centre de Montréal, coupures et zones fines 162

Carte 33 : Typologie fonctionnelle des aires urbaines de Niamey et Puebla 166
Carte 34 : Typologie fonctionnelle de l'aire urbaine de Lyon 169
Carte 35 : Typologie fonctionnelle de l'aire urbaine de Montréal 171
Carte 36 : Typologie résidentielle de l'espace urbain niaméen 195
Carte 37 : Typologie résidentielle de l'espace urbain poblanais..... 207
Carte 38 : Typologie résidentielle de l'espace urbain lyonnais 218
Carte 39 : Typologie résidentielle de l'espace urbain montréalais 227

Schémas

Schéma 1 : Résultats de l'analyse d'autocorrélation spatiale locale pour le centre de Puebla ... 157
Schéma 2 : Résultats de l'analyse d'autocorrélation spatiale locale pour le centre de Lyon..... 158
Schéma 3 : Résultats de l'analyse d'autocorrélation spatiale locale pour le centre de Montréal 161
Schéma 4 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant la structure des ménages à Niamey 184
Schéma 5 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant la spécialisation ethnique des espaces résidentiels niaméens 186
Schéma 6 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant l'habitat à Niamey 190
Schéma 7 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des variables engagées dans l'A.F.C.M. pour Niamey 192
Schéma 8 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant les niveaux de scolarité à Puebla 198
Schéma 9 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant les types de logement à Puebla 201
Schéma 10 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des variables engagées dans l'A.F.C.M. pour Puebla 203
Schéma 11 : Dendrogramme associé à la classification ascendante hiérarchique concernant la structure des ménages à Lyon 210
Schéma 12 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des 5 variables qualitatives lyonnaises 214
Schéma 13 : Projection sur le premier plan factoriel des modalités des 6 variables qualitatives décrivant les espaces résidentiels montréalais 226
Schéma 14 : Branche de la typologie correspondant aux scolaires et étudiants niaméens 251
Schéma 15 : Branche de la typologie correspondant aux actifs salariés niaméens..... 252
Schéma 16 : Branche de la typologie correspondant aux actifs non-salariés niaméens 253
Schéma 17 : Branche de la typologie correspondant aux sans-activité niaméens 254
Schéma 18 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux scolaires et étudiants poblanais..... 255
Schéma 19 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs poblanais 256
Schéma 20 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux Poblanais sans-activité.. 257
Schéma 21 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux étudiants lyonnais 259
Schéma 22 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs lyonnais à temps plein 260

Schéma 23 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs lyonnais à temps partiel 261
Schéma 24 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux sans-activité lyonnais 262
Schéma 25 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux retraités lyonnais 262
Schéma 26 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux scolaires/étudiants montréalais 264
Schéma 27 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs montréalais à temps plein 266
Schéma 28 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux actifs montréalais à temps partiel 267
Schéma 29 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux montréalais de statut codé autres 268
Schéma 30 : Branche de la typologie individuelle correspondant aux retraités montréalais 271
Schéma 31 : Projection des localisations résidentielles des citadins des quatre aires urbaines sur le premier plan factoriel relatif aux comportements individuels dans l'espace 351
Schéma 32 : Projection des statuts des citadins des quatre aires urbaines sur le premier plan factoriel relatif aux comportements individuels dans l'espace 353
Schéma 33 : Projection des genres des citadins des quatre aires urbaines sur le premier plan factoriel relatif aux comportements individuels dans l'espace 355

Graphes

Graphe 1 : Evolution des taux d'urbanisation par continent, de 1950 à 2005 18
Graphe 2 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle niaméenne 196
Graphe 3 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle poblanaise 207
Graphe 4 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle lyonnaise . 219
Graphe 5 : Analyse descriptive comparée des groupes de la typologie résidentielle montréalaise 230
Graphe 6 : Répartition des citadins selon leurs statuts dans les quatre aires urbaines 243
Graphe 7 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Niamey 244
Graphe 8 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Puebla 244
Graphe 9 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Lyon 245
Graphe 10 : Fréquence de citadins effectuant chaque activité selon leur statut à Montréal 245
Graphe 11 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Niamey 247
Graphe 12 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Puebla 247
Graphe 13 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Lyon 248
Graphe 14 : Répartition hommes/femmes pour chaque statut à Montréal 248
Graphe 15 : Relation entre le statut et le niveau d'études des citadins niaméens 249
Graphe 16 : Fréquence d'actifs salariés effectuant chaque activité selon le niveau de revenus par U.C. du ménage d'appartenance à Niamey 252
Graphe 17 : Fréquence d'actifs non-salariés effectuant chaque activité selon leur genre à Niamey 253
Graphe 18 : Fréquence de sans-activité effectuant chaque activité selon leur genre à Niamey . 254
Graphe 19 : Fréquence de scolaires/étudiants effectuant chaque activité selon leur âge à Montréal 264

Graphe 20 : Fréquence d'actifs à temps partiel effectuant chaque activité selon la structure de leur ménage d'appartenance à Montréal 267
Graphe 21 : Fréquence de retraités effectuant chaque activité selon leur âge à Montréal 269
Graphe 22 : Répartition des citadins niaméens dans le centre, le péricentre aisé et la périphérie lointaine populaire selon leur statut 276
Graphe 23 : Répartition des citadins lyonnais dans le centre et les banlieues selon leur statut .. 280
Graphe 24 : Répartition des étudiants lyonnais selon leur autonomie au sein du logement 280
Graphe 25 : Répartition spatiale des actifs à temps plein selon la structure de leur ménage d'appartenance à Lyon 281
Graphe 26 : Relation entre la structure du ménage et la localisation résidentielle chez les actifs montréalais à temps plein 284
Graphe 27 : Usages des pôles d'emplois salariés selon le lieu de résidence à Niamey 289
Graphe 28 : Usages des pôles d'emplois non-salariés selon le lieu de résidence à Niamey 291
Graphe 29 : Usages des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Niamey 294
Graphe 30 : Localisations résidentielles des citadins exerçant un emploi non salarié sur le Petit Marché, le Grand Marché ou le Marché Katako 292
Graphe 31 : Usages des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Niamey 294
Graphe 32 : Usages des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Niamey 294
Graphe 33 : Pratiques des pôles d'emplois selon le lieu de résidence à Puebla 296
Graphe 34 : Modes utilisés pour le déplacement domicile-travail selon la localisation résidentielle à Puebla 297
Graphe 35 : Pratiques des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Puebla 297
Graphe 36 : Pratiques des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Puebla 299
Graphe 37 : Modes utilisés pour le déplacement domicile-achats selon la localisation résidentielle à Puebla 299
Graphe 38 : Pratiques des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Puebla 300
Graphe 39 : Modes utilisés pour le déplacement domicile-loisirs selon la localisation résidentielle à Puebla 300
Graphe 40 : Usages des pôles d'emplois selon le lieu de résidence à Lyon 302
Graphe 41 : Pratiques modales selon les localisations du logement et de l'emploi à Lyon 303
Graphe 42 : Usages des pôles d'enseignement secondaire selon le lieu de résidence à Lyon 304
Graphe 43 : Les modes utilisés pour le déplacement domicile-études par les scolaires selon leur localisation résidentielle à Lyon 305
Graphe 44 : Les modes utilisés pour le déplacement domicile-études par les étudiants selon leur localisation résidentielle à Lyon 306
Graphe 45 : Usages des pôles d'achats selon le lieu de résidence à Lyon 307
Graphe 46 : Les modes utilisés pour le déplacement domicile-achats par les citadins lyonnais selon leur localisation résidentielle 307
Graphe 47 : Usages des pôles de loisirs selon le lieu de résidence à Lyon 308
Graphe 48 : Usages des pôles de santé selon le lieu de résidence à Lyon 309
Graphe 49 : Usage des pôles d'emplois selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal 310
Graphe 50 : Pratiques modales selon la localisation du logement et de l'emploi à Montréal 311
Graphe 51 : Usage des pôles d'enseignement pré-universitaire selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal 312

Graphe 52 : Usage des pôles d'enseignement universitaire selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal 313
Graphe 53 : Pratiques modales selon la localisation du logement et du lieu d'études à Montréal 313
Graphe 54: Usage des pôles d'achats selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal 314
Graphe 55 : Usage des pôles de loisirs selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal 315
Graphe 56 : Usage des pôles de santé selon le lieu de résidence des citadins concernés à Montréal 316
Graphe 57 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Niamey 322
Graphe 58 : Immobilité et vie locale selon le statut à Niamey 322
Graphe 59 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Puebla 325
Graphe 60 : Usages de modes pour les citadins poblanais aux modes de vie locaux selon leur localisation résidentielle 325
Graphe 61 : Immobilité et vie locale selon les statuts à Puebla 326
Graphe 62 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Lyon 328
Graphe 63 : Usages des modes par les citadins lyonnais aux modes de vie locaux selon leur localisation résidentielle 329
Graphe 64 : Immobilité et vie locale selon les statuts à Lyon 329
Graphe 65 : Immobilité et relation au local selon la localisation résidentielle à Montréal 332
Graphe 66 : Usage des modes pour les citadins aux modes de vie locaux selon leur localisation résidentielle à Montréal 332
Graphe 67 : Immobilité et vie locale selon les statuts à Montréal 333
Graphe 68 : Fréquence de citadins niaméens ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur localisation résidentielle 338
Graphe 69 : Fréquence de citadins niaméens ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur statut 338
Graphe 70 : Fréquence de citadins poblanais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur localisation résidentielle 341
Graphe 71 : Fréquence de citadins poblanais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les pôles d'attraction selon leur statut 341
Graphe 72 : Fréquence de citadins lyonnais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur localisation résidentielle 344
Graphe 73 : Fréquence de citadins lyonnais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur statut 344
Graphe 74 : Fréquences de citadins montréalais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur localisation résidentielle 347
Graphe 75 : Fréquences de citadins montréalais ayant réalisé au moins une activité dans le centre ou les territoires attractifs selon leur statut 347

Tableaux

Tableau 1 : Enquêtes-ménages à Montréal, Lyon, Puebla et Niamey 103
Tableau 2 : Précision des découpages dans les quatre aires urbaines considérées 121

Tableau 3 : Nombre et pourcentage des entrées considérées par activité 122
Tableau 4 : Pourcentages d'attraction des centres des 4 villes étudiées sur l'ensemble des aires urbaines pour chaque fonction considérée 163
Tableau 5 : Synthèse des surfaces couvertes par les différents types de groupe pour les quatre typologies fonctionnelles..... 172
Tableau 6 : Description des groupes de quartiers selon la densité de population..... 179
Tableau 7 : Récapitulatif des variables discriminantes utilisées pour la construction des typologies individuelles à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal 272
Tableau 8 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Niamey. 323
Tableau 9 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Niamey.. 323
Tableau 10 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Puebla. 327
Tableau 11 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Puebla . 327
Tableau 12 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon ... 330
Tableau 13 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon.... 331
Tableau 14 : Propension à l'immobilité selon la localisation résidentielle et le statut à Montréal 334
Tableau 15 : Propension à la vie locale selon la localisation résidentielle et le statut à Montréal 334
Tableau 16 : Pratique du centre par les Niaméens selon leur localisation résidentielle et leur statut 339
Tableau 17 : Pratique des pôles d'attraction par les Niaméens selon leur localisation résidentielle et leur statut 340
Tableau 18 : Pratique du centre par les Poblanais selon leur localisation résidentielle et leur statut 342
Tableau 19 : Pratique des pôles d'attraction par les Poblanais selon leur localisation résidentielle et leur statut 343
Tableau 20 : Pratique du centre selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon..... 345
Tableau 21 : Pratique des pôles d'attraction selon la localisation résidentielle et le statut à Lyon 346
Tableau 22 : Pratique du centre par les Montréalais selon la localisation résidentielle et le statut 348
Tableau 23 : Pratique des pôles d'attraction par les Montréalais selon la localisation résidentielle et le statut 348

Table des matières

Introduction générale **9**

Partie 1 : Modes de vie et modes de ville, le rapport des citadins à l'espace urbain **15**

Chapitre 1 : La mobilité quotidienne pour une perspective enrichie de la ségrégation urbaine *17*

I. Les modes de vie en ville **17**
A. Les contextes urbains contemporains 17
B. Les modes de vie urbains 29

II. La mobilité quotidienne, un outil d'analyse des dynamiques spatiales quotidiennes **35**
A. Les acceptions usuelles de la mobilité urbaine 35
B. Les modes de transport 38
C. La mobilité quotidienne comme outil pour l'analyse des modes de vie 40

III. La ségrégation urbaine, la nécessité d'une approche des espaces du quotidien **43**
A. La ségrégation résidentielle 43
B. La ségrégation urbaine, des espaces résidentiels aux espaces du quotidien 46
C. Synthèse théorique 49

Chapitre 2 : Etudes de cas, présentation des villes étudiées et de la méthodologie choisie *51*

I. La diversité mise en perspective, sélection et description des villes **51**
A. Quatre contextes très contrastés, motivations de ce choix 51
B. Au Sud, Niamey au Niger et Puebla au Mexique 57
C. Au Nord, Lyon en France et Montréal au Canada 74

II. Les enquêtes-ménages transport **93**
A. Une source de données utilisée dans le monde entier 93
B. Diversité des méthodes de recueil de données au travers des quatre enquêtes 99

III. Techniques et choix d'analyse **105**
A. Un travail par typologie pour une recherche exploratoire 105
B. Une réflexion sur la ségrégation urbaine en trois temps 107

Partie 2 : L'organisation spatiale des villes de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal : localisations des activités et espaces résidentiels 109

Chapitre 1 : Les typologies fonctionnelles, comptes-rendus de l'attraction quotidienne des territoires urbains.....111

I. Attractivité, attraction quotidienne, centralité, fonctions urbaines et activités, articulation des concepts-clés 111
A. Fonctions urbaines et attractivité quotidienne des territoires.....111
B. Centre et centralité.....114
C. Méthode de construction des typologies fonctionnelles 115

II. Les typologies fonctionnelles à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal, les grands pôles d'activités et les différentiels d'attractivité 119
A. Les fonctions urbaines étudiées et les effectifs associés.....121
B. Analyses descriptives des fonctions urbaines à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal.....123
C. Localisation et délimitation des centres des métropoles de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal 151
D. Présentation des typologies fonctionnelles de Niamey, Puebla, Lyon et Montréal.....164

Chapitre 2 : Les typologies résidentielles 175

I. Le pourquoi et le comment des typologies résidentielles 175
A. Caractériser les espaces résidentiels 175
B. Méthodologies de construction des typologies résidentielles.....176

II. La typologie résidentielle de l'aire urbaine niaméenne 181
A. La disponibilité de données fiables et exhaustives 181
B. Analyse descriptive des espaces résidentiels.....182
C. La construction de la typologie résidentielle niaméenne 191

III. La typologie résidentielle de l'aire urbaine poblanaise..... 197
A. Construction d'un découpage de l'aire urbaine poblanaise plus adapté.....197
B. Analyse descriptive des espaces résidentiels.....197
C. La construction de la typologie résidentielle poblanaise.....202

IV. La typologie résidentielle de l'aire urbaine lyonnaise 209
A. La mise à disponibilité des données de formes urbaines.....209
B. Analyses descriptives des espaces résidentiels lyonnais.....209
C. Construction de la typologie résidentielle de l'aire urbaine de Lyon 214

V. La typologie résidentielle de l'aire urbaine montréalaise..... 221
A. Les données montréalaises 221
B. Analyses descriptives des espaces résidentiels montréalais.....221
C. La construction de la typologie résidentielle montréalaise 225

Partie 3 : Des comportements quotidiens aux relations des citadins à la ville, une approche de la ségrégation urbaine à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal 233

I. L'individu au cœur de la réflexion sur la ségrégation urbaine, méthode..... 235
A. Les typologies individuelles, pour distinguer les citadins selon leurs activités hors-domicile235
B. Les espaces résidentiels et fonctionnels : introduction de l'espace dans l'analyse.....237
C. Les relations des citadins aux espaces urbains, la place du local, des pôles d'attraction et du centre de l'aire urbaine dans le quotidien des citadins 238

II. Typologies individuelles a-spatiales, une caractérisation des activités hors-domicile 241
A. Le statut comme caractéristique de différenciation majeure.....241
B. Au-delà des statuts, les autres facteurs permettant d'expliquer la réalisation éventuelle des activités considérées.....250

III. Les espaces résidentiels et la localisation des activités au sein des aires urbaines : la spatialisation de l'approche..... 275
A. La localisation résidentielle.....275
B. L'accès aux activités, espaces pratiqués et modes utilisés.....288

IV. La relation des citadins à la ville, diversité intra-zone et variabilité inter-zones321
A. Immobilité et mobilité locale 321
B. La place du centre de l'aire urbaine et des pôles d'attraction dans les espaces de vie des citadins 337
C. Les relations entre les citadins et leur ville, quels enseignements tirer de la comparaison internationale ?.....350

V. Des pratiques spatiales individuelles à la ségrégation urbaine, synthèse des résultats obtenus..... 357

Conclusion générale..... 363

Bibliographie..... 373

Tables des illustrations..... 389

Table des matières..... 395

Annexes..... 399

Annexes

Annexe 1

Questionnaire de l'enquête-ménages
réalisée en 1996
à Niamey

Enquête-ménage à Niamey 1996

Fiche Ménage

M

N° Ménage ..... Nom enquêteur .....

Quartier ..... Zone ..... Date .....

CARACTÉRISTIQUES DE L'HABITAT

Nombre de feux ou ménages sur la parcelle : .....

Parcelle lotie : Oui ☐ Non ☐

Statut d'occupation : Propriétaire ☐ Locataire ☐ Hébergé gratuitement ☐ Autre ☐ .....

Type de logement : Concession ☐ Villa ☐ Célibaterium ☐ Immeuble à étages ☐ Autre ☐ .....

Murs du logement : Paille ☐ Banco ☐ Semi-dur ☐ Dur ☐ Autre ☐

Toit du logement : Paille ☐ Banco ☐ Tôle ☐ Béton ☐ Autre ☐

Alimentation en eau dans la concession : Oui ☐ Non ☐

Approvisionnement en eau : Eau courante ☐ Puits ☐ Forage ☐ Borne fontaine ☐
Achat à des vendeurs itinérants ☐ Autre ☐ .....

Equipement du logement	Oui	Non
Raccordement au réseau électrique		
Douche intérieure		
WC intérieur		
Cuisinière		
Télévision		
Réfrigérateur		

Avez-vous un ou plusieurs postes de radio ? Oui ☐ Combien ..... Non ☐

STYLE DE VIE

Etes-vous polygame ? Oui ☐ Combien d'épouses avez-vous ..... Non ☐

Lorsque vous êtes chez vous, en général, mangez-vous :
- Par terre ☐ A table ☐ Autre ☐ .....
- Seul ☐ Avec vos fils ☐ Avec votre épouse/épouses ☐ Avec toute la famille ☐

Votre épouse est-elle originaire du même village que vous ?

	Oui	Non
1e épouse		
2e épouse		
3e épouse		
4e épouse		

Votre épouse vous est-elle apparentée ?

	Oui	Non
1e épouse		
2e épouse		
3e épouse		
4e épouse		

Vous arrive-t-il de sortir avec votre (vos) épouse(s) ? Oui ☐ Motifs ..... Non ☐

Employez-vous du personnel de maison (bonne, gardien...) ? Oui ☐ Combien ..... Non ☐

COMPOSITION DU MENAGE

N° indiv	Sexe	Position dans le ménage	Age	Statut matrimonial	N° du père	N° de la mère	N° de l'époux
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							

Légende

Sexe :

Homme

Femme

Position ménage

***Chef** de Ménage*

***Epouse** du Chef*

***Enfant** du Chef*

***Père, Mère** du Chef*

***Frère, Soeur** du Chef*

***Oncle, Tante** du Chef*

***Belle-fille** du Chef*

***Neveu, Nièce** du Chef*

***Petit-enfant** du Chef*

Autre parent

Domestique

Autre

Statut matrimonial :

Marié

Célibataire

Veuf

Divorcé

EQUIPEMENT TRANSPORT

Pouvez-vous nous indiquer pour chacun des véhicules que vous possédez dans votre ménage (y compris des véhicules de fonction) :

N°	Type *(Vélo, moto, voiture, taxi, camion....)*	Modèle du véhicule *(Exemple : Yamaha Dame, Peugeot 205...)*	Age du véhicule *<5 ans* *5-10 ans* *>10 ans*	N° utilisateur habituel
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

REMARQUES ÉVENTUELLES DE L'ENQUÊTEUR :

DÉPLACEMENTS DE LA VEILLE

Cette page sert d'aide à l'enquêteur pour la fin du questionnaire individu

Chaque déplacement se caractérise par le *lieu de départ* (quartier et éventuellement repère plus précis à l'intérieur du quartier), l'*heure de départ*, le *lieu et l'heure d'arrivée*, la *durée du déplacement* (pour vérification s'il y a un problème avec les heures de départ ou d'arrivée), le *motif du déplacement* (activité réalisée à destination), le ou les *mode(s) de transport* utilisé(s), si l'enquêté a *voyagé seul ou non*. Le lieu de départ d'un déplacement est obligatoirement le lieu d'arrivée du déplacement précédent.

Le **motif du déplacement** est l'un des suivants :

Etudes	*Aller à l'école, à l'université*
Professionnel	*Motif professionnel autre*
Travail	*Aller au travail*
Achats	*Faire des achats*
Accompagnement	*Accompagner quelqu'un*
Démarches	*Faire des démarches pour le ménage*
Eau	*Approvisionnement en eau*
Ménage	*Activité liée à l'entretien du ménage (apporter à manger...)*
Religion	*Aller à la mosquée, l'église*
Santé	*Raisons de santé*
Services	*Services divers (coiffeur, réparations...)*
Amis	*Rendre visite à des collèges de travail, des copains, des amis*
Association	*Participer à une tontine, à une association*
Collectif	*Participer à un événement collectif (baptême, mariage, deuil..)*
Loisir	*Activités sportives ou de loisir*
Parents	*Rendre visite à des parents*
Voisins	*Rendre visite à des voisins*
Retour	*Retour au domicile*
A préciser en clair	*Autre motif non listé*

Les **modes de transport** sont les suivants :

MAP	*Marche à Pied*
VELO	*Bicyclette*
MOTC	*Moto Conducteur*
MOTP	*Moto Passager*
VPC	*Voiture Particulière Conducteur*
VPP	*Voiture Particulière Passager*
CAR	*Car, bus*
TAXI	*Taxi-ville*
TALL	*Taxi suburbain (Talladjé-talladjé)*
AUTR	*Autre type de véhicule*

Plusieurs modes peuvent être utilisés successivement dans un même déplacement (par exemple, se faire déposer en mobylette à l'arrêt de bus, puis utiliser le bus, puis marcher pour atteindre sa destination : il vous faut alors indiquer *MOTP + CAR + MAP*).

Enquête-ménage à Niamey 1996

Fiche Individu

I-1

N° Ménage ..... N° Individu ..... Nom enquêteur .....

Quartier ..... Zone ..... Date .....

CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Sexe : Homme ☐ Femme ☐

Age *(en années)* : .....

Statut matrimonial : Marié ☐ Célibataire ☐ Veuf ☐ Divorcé ☐

Position : Chef du ménage ☐ Epouse ☐ Enfant ☐ Autre parent ☐ Autre ☐

Lieu de naissance : Niamey ☐ Autre ville du Niger ☐ Village ☐ Etranger ☐ .....

Niveau d'instruction : Sans étude ☐ Primaire ☐ Secondaire ☐ Supérieur ☐

Ecole fréquentée (*plusieurs réponses possibles*) :
Publique ☐ Medersa franco-arabe ☐ Medersa islamique ☐ Autre privée ☐

Ethnie : Djerma-Songhaï ☐ Haoussa ☐ Peul ☐ Touareg ☐ Autre ☐

Religion : Musulmane ☐ Autre ☐

CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Est-ce que vous avez un emploi ?

Oui ☐ ⇒ • Est-ce un..... Emploi permanent ☐ Emploi occasionnel ☐
• Etes-vous..... Salarié ☐ Non salarié ☐

Non ☐ ⇒ A la recherche d'un emploi ☐ Etudiant ou scolaire ☐ Retraité ☐ Sans activité ☐

Pour les actifs, les chercheurs d'emploi et les retraités seulement :

- Quelle est votre activité principale : .....
- Quelle est votre fonction ?
  Employeur ☐ Indépendant ☐ Cadre supérieur ☐ Cadre moyen ☐
  Technicien ☐ Employé ☐ Ouvrier, manoeuvre ☐ Tâcheron ☐
  Apprenti ☐ Aide familiale ☐ Autre ☐ .....
- Dans quel secteur d'activité travaillez-vous ?
  Agriculture ☐ Construction, travaux publics ☐ Industrie ☐ Armée, police ☐
  Secteur public, parapublic, banque, assurance ☐ Commerce ☐
  Artisanat ☐ Autres services ☐ Autre ☐ .....
- Lieu d'activité : Domicile ☐ Fixe à l'extérieur du domicile ☐ Ambulant ☐

Localisation précise du (des) lieu(x) de travail ou d'étude : .....
.....

Avez-vous une autre activité ? Oui ☐ Laquelle ..... Non ☐

Quels sont approximativement vos revenus mensuels (*net, en FCFA*) : .....

PARCOURS MIGRATOIRE - ***UNIQUEMENT POUR LES CHEFS DE MÉNAGE ET LEURS ÉPOUSES***

A quelle âge (ou en quelle année), êtes-vous définitivement parti de chez vos parents ? .....

Avant cet âge (ou cette année) :

- avez-vous vécu au moins 6 mois à Niamey ? Oui ☐ Non ☐
- avez-vous vécu au moins 6 mois dans une autre ville du Niger ? Oui ☐ Non ☐
- avez-vous vécu au moins 6 mois au village ? Oui ☐ Non ☐
- avez-vous vécu au moins 6 mois à l'étranger ? Oui ☐ Où ..... Non ☐

Le tableau suivant recense tous les déménagements, de longue durée (plus de 6 mois), à l'étranger, à l'intérieur du Niger et dans Niamey par ordre chronologique, à partir du moment où vous êtes parti définitivement de chez vos parents.

Pays, ville ou village, quartier si déménagement dans Niamey	**Statut d'occupation du logement**	**Date de départ ou âge au départ**	**Raisons du départ** *(logement plus grand, achat maison, rech. travail, rapproch. famille...)*
1er lieu de résidence après avoir quitté vos parents :			

Légende

Statut d'occupation du logement :

1. Propriétaire

2. Locataire

3. Hébergé chez père/mère

4. Hébergé chez des parents

5. Hébergé chez d'autres personnes

6. Logé à titre gratuit

7. Autre (préciser)

STYLE DE VIE

Hommes uniquement : Quel type de vêtements préférez-vous porter dans la vie de tous les jours ?
Djeba ☐ Grand boubou ☐ Jeune cadre ☐ Prêt-à-porter ☐
Sur mesure type occidental ☐ Autres ☐ .....

Chef de ménage & ses épouses uniquement : Parlez-vous en français avec les membres de votre ménage ?
Rarement ☐ Parfois ☐ Souvent ☐

Parlez-vous en français avec vos ami(e)s ? Rarement ☐ Parfois ☐ Souvent ☐

Ecoutez-vous les informations à la radio ? Oui ☐ Non ☐

En dehors des informations, écoutez-vous d'autres stations de radio ?

	Rarement	Parfois	Souvent
Radio Niger			
R et M			
Anfani			
Africa n°1			
R F I			

ATTITUDES VIS-À-VIS DE LA VILLE

Parmi ces caractéristiques d'un quartier d'habitation, quelles sont les **trois** qui sont les plus importantes pour vous :

- On a des parents ou des amis comme voisins ☐
- Il y a des commerces et des écoles ☐
- Le quartier est à proximité du lieu de travail ☐
- Le quartier est sûr ☐
- On dépense peu d'argent pour se loger ☐
- Il y a de la place dans les concessions ☐
- On est raccordé au réseau d'électricité et d'eau ☐
- Le quartier est calme ☐

Pouvez-vous me dire parmi les différentes caractéristiques que je vous ai citées, celles qui qualifient ou non votre quartier d'habitation *(cocher Oui ou Non pour les 8 propositions suivantes)* :

	Oui	Non
On a des parents ou des amis comme voisins		
Il y a des commerces et des écoles		
Le quartier est à proximité du lieu de travail		
Le quartier est sûr		
On dépense peu d'argent pour se loger		
Il y a de la place dans les concessions		
On est raccordé au réseau d'eau et d'électricité		
Le quartier est calme		

Aimeriez-vous habiter dans un autre quartier ?
Oui ☐ Lequel ? .....
Le fréquentez-vous : Rarement ☐ Parfois ☐ Souvent ☐
Non ☐

Où se situe pour vous le centre de Niamey ? .....

Le fréquentez-vous pour les motifs suivants :

	Oui	Non
Les courses		
Le travail		
Rendre des visites		
Les loisirs		
Des raisons administratives		

Selon vous, quels sont les quartiers :

- où habitent les personnes riches ? .....
- où habitent les personnes pauvres ? .....
- dangereux ? .....
- animés la journée ? .....
- animés la nuit ? .....
- où l'on vit comme au village ? .....

RÉSEAUX DE SOCIABILITÉ

Appartenez-vous à des associations :

	Oui	Combien	Non
Régionales			
Parti, syndicat			
Tontine			
Autre			

En dehors du travail, y a-t-il des parents, des amis... qui n'habitent pas dans la même concession que vous et que vous voyez tous les jours ?

Non ☐ Oui ☐ *préciser dans le tableau ci-dessous :*

Nature du lien *(ex. père, mère, oncle, tante, cousin grand-père, ami,...)*	Lieu de sa résidence *(quartier de Niamey ou ville/village + département)*	Lieu de rencontre *(1 Chez vous, 2 Chez la personne, 3 Indifféremment chez l'un ou chez l'autre, 4 Dans votre quartier mais pas chez vous, 5 Ailleurs)*
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

Si les 6 lignes sont remplies :

Y en-a-t-il d'autres ? Oui ☐ Combien environ ..... Non ☐

En dehors du travail, y a-t-il des parents, des amis... qui n'habitent pas avec vous et que vous voyez au moins une fois par semaine ? Non ☐ Oui ☐ *préciser dans le tableau ci-dessous :*

Nature du lien *(ex. père, mère, oncle, tante, cousin, grand-père, ami, voisin...)*	Lieu de sa résidence *(quartier de Niamey ou ville/village + département)*	Lieu de rencontre *(1 Chez vous, 2 Chez la personne, 3 Indifféremment chez l'un ou chez l'autre, 4 Dans votre quartier mais pas chez vous, 5 Ailleurs*
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

N° Ménage	N° Individu	Nom enquêteur	I-2

En dehors du travail, y a-t-il des parents, des amis... qui n'habitent pas avec vous et que vous voyez au moins une fois par mois ? Non ☐ Oui ☐ *préciser dans le tableau ci-dessous :*

Nature du lien *(ex. père, mère, oncle, tante, cousin, ami, grand-père, voisin...)*	Lieu de sa résidence *(quartier de Niamey ou ville/village + département)*	Lieu de rencontre *(1 Chez vous, 2 Chez la personne, 3 Indifféremment chez l'un ou chez l'autre, 4 Dans votre quartier mais pas chez vous, 5 Ailleurs)*
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

EQUIPEMENT TRANSPORT

Disposez-vous pour votre usage personnel d'un ou de plusieurs des véhicules du ménage :

Oui ☐ Dans ce cas, combien ?..... Non ☐

Pour chacun de ces véhicules, indiquer *(si plus de 2 véhicules, choisir les 2 plus utilisés) :*

	Véhicule 1	Véhicule 2
Numéro dans la fiche ménage		
Disposition *(Permanente/Occasionnelle)*		
Carburant *(FCFA/mois)*		
Entretien, réparation *(FCFA/an)*		
Assurance, vignette *(FCFA/an)*		

Pouvez-vous disposer du véhicule de quelqu'un d'extérieur au ménage (parent, ami, employeur...) :
(pour chaque type de véhicule, cocher la case correspondant à la réponse de l'enquêté)

	Oui, en permanence	Oui, occasionnellement	Non
Une bicyclette			
Un 2 roues à moteur			
Une voiture			

Combien dépensez-vous par semaine en taxi ? .....

Combien dépensez-vous par semaine en bus ? .....

ATTITUDES VIS-À-VIS DES MODES DE TRANSPORT

Pouvez-vous m'indiquer, parmi les diverses caractéristiques de déplacement que je vais vous citer, quelles sont les **trois** qui sont les plus importantes pour vous :

- Etre libre d'aller et venir n'importe quand ☐
- Etre à l'abri du vent, de la poussière... ☐
- Se faire voir par les autres ☐
- Se sentir à l'abri des accidents ou des vols ☐
- Dépenser peu d'argent ☐
- Pouvoir aller n'importe où ☐
- Gagner le maximum de temps ☐
- Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps ☐

Pouvez-vous me dire parmi les différentes caractéristiques que je vous ai citées, celles que peuvent procurer les modes suivants :
*(Dans chaque case, indiquer **O** (oui) si le mode peut procurer cet avantage, **N** (non) dans le cas contraire)*

	Marche	Bicyc.	2 RM	Voiture	Bus
Etre libre d'aller et venir n'importe quand					
Dépenser peu d'argent					
Etre à l'abri du vent, de la poussière...					
Pouvoir aller n'importe où					
Se faire voir par les autres					
Gagner le maximum de temps					
Se sentir à l'abri des accidents ou des vols					
Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps					

ACTIVITÉS PRATIQUÉES ET HABITUDES DE MOBILITÉ

Pouvez-vous m'indiquer quelles activités vous avez pratiquées la semaine dernière, **hors de votre domicile** ?

Activités	Nombre de fois **dans** votre quartier	Nombre de fois **hors** de votre quartier
Travail		
Etudes		
Achats alimentaires		
Achats (autres)		
Hôpital, coiffeur, démarches...		
Religion		
Visite chez des parents		
Visite chez des amis		
Réunion de groupes d'amis, de voisins		
Activité sportive		
Activité de loisir (cinéma, discothèque...)		
Associations		
- régionale	.....	.....
- parti, syndicat	.....	.....
- tontine	.....	.....
- autre, *préciser*	.....	.....
Autre, *préciser*	.....	.....

Pour votre travail, êtes-vous amené à effectuer des déplacements dans la ville de Niamey ?

	Oui, occasionnellement	Oui, souvent	Non
Dans toute la ville	☐	☐	☐
Dans certains quartiers *lesquels*	.....	.....	☐
	.....	.....	
	.....	.....	

Vous déplacez-vous régulièrement en dehors de Niamey dans le cadre de votre travail ?
Non ☐ Oui ☐ *préciser dans le tableau ci-dessous* :

Destination *(ville/village et département)*	Motif	Durée du séjour	Si durée >1 jour, lieu de résidence*	Fréquence**

* **1** - famille **2** - amis **3** - logement payant **4** - autre *(préciser)*
** **1** - au moins 1 fois/semaine **2** - au moins 1 fois/mois **3** - au moins 1 fois/an **4** - plus rarement

A part pour votre travail, quittez-vous spécialement Niamey pour :

	Destination *(ville/village, dépt)*	Fréquence *
Rendre visite à votre famille	1	.....
	2	.....
	3	.....
	4	.....
Rendre visite à la famille de votre conjoint	1	.....
	2	.....
	3	.....
	4	.....
Rendre visite à des amis	1	.....
	2	.....
	3	.....
	4	.....
Faire des provisions pour votre famille	1	.....
	2	.....
	3	.....
	4	.....
Faire des achats/ventes dans le cadre d'un commerce annexe à l'activité principale	1	.....
	2	.....
	3	.....
	4	.....
Autres *(préciser)*	.....	.....

* **1** - au moins 1 fois/semaine **2** - au moins 1 fois/mois **3** - au moins 1 fois/an **4** - plus rarement

REMARQUES ÉVENTUELLES DE L'ENQUÊTEUR :

N° du déplace[t]	Lieu de départ	Heure de départ	Lieu d'arrivée	Heure d'arrivée	Durée	Motif	Mode(s) de transport	Voyage seul (Oui/Non)
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								

ANNEXO 2

GRUPO INTERUNIVERSITARIO DE MONTREAL
Ciudad y Desarrollo
Montreal, Quebec, Canadá

con la colaboración de la
B. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
Escuela de Economía
Puebla, Pue., México

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA
Estudio Integral de Vialidad y Transporte
Puebla, Pue., México

ENCUESTA DOMICILIARIA SOBRE TRANSPORTE - ORIGEN Y DESTINO

PUEBLA, PUE., 1993-94

F-0.xls

HOJA DE CONTROL DE LA ENCUESTA

Total de páginas de esta encuesta ☐☐

Zona ☐☐

Muestra ☐☐☐☐☐

Encuestador ☐☐☐

Nombre del encuestador: _____

Visitas del encuestador	Domicilio	Teléfono	Calificación de la encuesta
1. ___ / ___ / 9__ ____			1. Vivienda no identificada 2. Vivienda vacía 3. No residencial
2. ___ / ___ / 9__ __	☐	☐	4. Negativa total a dar información 5. Interrumpida por el encuestador
3. ___ / ___ / 9__ ____	☐	☐	6. Incompleta 7. Completa ☐
Día Mes Hora			

Validador	Nombre del validador	Firma	Fecha
Supervisor de campo			
Verificador de campo			
Coordinador (oficina)			

Validador	OBSERVACIONES	Fecha
Supervisor de campo		
Verificador de campo		
Coordinador (oficina)		

ENCUESTA DOMICILIARIA SOBRE TRANSPORTE (O-D),
PUEBLA, 1993-1994

1 | Zona | Muestra | Encuestador

F-1.xls

Ficha 1: FICHA DEL HOGAR

(Una sola ficha para todo el hogar)

H1 Fecha de desplazamiento de las personas entrevistadas — Mes ___ Día ___

H2 Día de la semana de desplazamiento ___
Lunes=1, Martes=2, Miércoles=3, Jueves=4, Viernes=5

VIVIENDA

H3 ¿Qué tipo de vivienda ocupa? (A llenar por el encuestador) ___

1 Casa sola
2 Casa adosada
3 Departamento en edificio
4 Casa de vecindad
5 Vivienda precaria/azotea
6 Otra, especificar: _____

H4 Número total de cuartos (Sin contar el excusado) ___

COMPOSICION DEL HOGAR (Incluir a todos los miembros)

H5 Número total de miembros ___

H6 Relación de miembros (En orden decreciente de edad)
M=Masculino, F=Femenino — P=Presente, A=Ausente en la entrevista
R=Reside regularmente en la domicilio, N=No reside regularmente

	Nombre	Edad	M/F	P/A	R/N
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

H7 Número de teléfono (Necesario en caso de que falte información) ___
0=Si no tiene teléfono
1=Si lo tiene y lo facilita, escriba el número: ___ Número
2=Si lo tiene y no lo facilita

MEDIOS DE TRANSPORTE DEL HOGAR

H8 ¿Cuántos vehículos propios o a la disposición del hogar poseen?

Tipo	No.	Marca	Modelo	Año
Auto				
Auto a cargo				
Camioneta				
Camión				
Moto				
Bicicleta				

ENCUESTA DOMICILIARIA SOBRE TRANSPORTE (O-D), PUEBLA, 1993-1994

2 | Zona | Muestra | Encuestador

F-2.xls

FICHA 2: FICHA PERSONA

(Una ficha por miembro del hogar residente de 5 años y más)

P1 Nombre de la persona y número en el hogar
Nombre _____ Número:

P2 Situación en el hogar
1. Jefe del hogar
2. Consorte
3. Pariente (de 1. o 2.)
4. Hijo-a (de 1. o 2.)
5. Hermano-a (de 1. o 2.)
6. Otro parentesco
7. Empleada doméstica
8. Ningún parentesco

P3 ¿Permiso de manejar? 0=No 1=Sí

P4 ¿Qué tipo de permiso?
0. No se aplica
1. Motociclista
2. Automovilista
3. Chófer
4. Chófer servicio público federal

P5 Estudios completados
1. Sin instrucción
2. Primaria incompleta
3. Primaria completa
4. Técnicos o comerciales (con 3 acabada)
5. Secundaria
6. Técnicos o comerciales (con 5 acabada)
7. Preparatoria o bachillerato
8. Normal básica
9. Estudios superiores (universitarios)

P6 Situación laboral
01. Trabajo
02. Desempleado o a la busca de empleo
03. Estudiante
04. Servicio militar
05. Jubilado o pensionado
06. En la casa, ama de casa
07. Otro, especificar:

(Si la respuesta es de 03 a 07, escriba "00" en P7 y P8 y pase directamente a P9)

PROFESION/OCUPACION

P7 ¿Cuál es su PROFESION principal? (Escriba la profesión. No codifique)

_____

00. No se aplica
01. Empresario (salvo comerciante)
02. Profesionista
03. Directivo o gerente
04. Técnico
05. Empleado
06. Obrero
07. Ayudante/aprendiz
08. Comerciante
09. Vendedor
10. Trabajador de la enseñanza
11. Artista
12. Artesano
13. Trabajador doméstico
14. Agricultor, ganadero, silvicultor
15. Policía
16. Militar

P8 ¿En qué SECTOR DE ACTIVIDAD se sitúa su profesión principal? (Escriba el sector. No codifique) _____

_____

00. No se aplica
01. Primario
02. Industria manufacturera
03. Construcción
04. Comercio
05. Transporte y comunicaciones
06. Servicios financieros, profesionales y técnicos
07. Serv. de adm. pública, defensa y serv. comunales y social
08. Servicios de restaurantes y hoteles
09. Servicios personales y de mantenimiento

RESIDENCIA Y MIGRACION

P9 ¿Vivía en este domicilio hace 5 años? 0 = No 1 = Sí

P10 Si no (0), ¿dónde vivía hace 5 años?
00. No se aplica
01. Puebla
02. Otro municipio del área conurbada: S. Andrés Cholula, S. Pedro Cholula, S. Juan Cuautlancingo, Sta. María Coronango, o Amozoc.
03. Otro municipio del Estado
04. Otro estado
05. Extranjero

DESPLAZAMIENTOS

P11 ¿Se desplazó usted ayer en Puebla y/o en la zona conurbada?
1. Sí (llenar la ficha desplazamiento)
2. No, estaba fuera de Puebla
3. No salió de casa

ENCUESTA DOMICILIARIA SOBRE TRANSPORTE (O-D), PUEBLA, 1993-1994

3 | Zona | Muestra | Encuestador

F-3.xls

FICHA 3: DESPLAZAMIENTOS (A contestar por cada miembro del hogar residente de 5 años y más que se haya desplazado el día anterior en Puebla y/o zona conurbada)

Motivos
1 Trabajo
2 Estudio
3 Recreación
4 Compras
5 Iglesia
6 Acompañar
7 Salud
8 Domicilio
9 Otro

ORIGEN
C=Casa, D=Destino precedente, O=Otro
Llenar si ORIGEN=Otro (Dirección exacta o Lugar o Intersección)

Medio de transporte

01. A pie	07. Microbús	14. Camioneta/C
02. Bicicleta	08. Combi	15. Camioneta/P
03. Bus escolar	09. Auto privado /C	16. Camión/C
04. Taxi	10. Auto privado/P	17. Camión/P
05. Transporte del trabajo	11. Auto a cargo	18. Otro
06. Autobús	12. Motocicleta/C	C=conductor
	13. Motocicleta/P	P=pasajero

Estacionamiento
Tipo
1. En la calle
2. Est. público
3. Est. privado
4. Est. empleador

Precio
0 = gratis
1 = paga

Secuencia	No. persona	Motivo Desplazam.	ORIGEN	DESTINO C=Casa O=Origen del desplazamiento anterior Dirección exacta o Lugar o Intersección	Hora de salida	Hora de llegada	Medio 1	Medio 2	Medio 3	Medio 4	Medio 5	Medio 6	No. pasajeros si conduce auto	Tipo	Precio
0	1	2	3	4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	16 17 18 19	20 21 22 23	24	25	26	27	28	29	30	31	32

Annexe 3

Fiches Ménage, Personne et Déplacements
du
questionnaire de l'enquête-ménages
réalisée en 1994-1995
à Lyon

ENQUETE D'INTERET GENERAL

I.N.S.E.E SYTRAL C.E.T.E

ENQUETE
" DEPLACEMENTS AUPRES DES MENAGES DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE"
1994-1995

FICHE MENAGE

CODE FICHE : 1

ZONE : |__|__| DEPT |__|__| COM |__|__|__| N° QUEST |__| |__|__|__|__|

|__|__|__|__|
ENQUETEUR

REPORTS:

ZONE FINE DE RESIDENCE |__|__|__|__|

DATE D'INTERVIEW |__|__| |__|__| |__|__|

HEURE DE DEBUT D'ENQUETE |__|__| |__|__|

HEURE DE FIN D'ENQUETE |__|__| |__|__|

JOUR DES DEPLACEMENTS Lu **1** Ma **2** Me **3** Je **4** Ve **5** |__|

POUR LE BUREAU DE GESTION *A reporter par l'enquêteur*	
Nombre de fiches MENAGE	
Nombre de fiches PERSONNE	
Nombre total de fiches DEPLACEMENTS	
N° de questionnaire complémentaire	

Questionnaire confidentiel destiné à l'I.N.S.E.E.

Vu l'avis favorable du Conseil National de l'Information Statistique, cette enquête est reconnue **d'intérêt général et n'a pas de caractère obligatoire.**
La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de la direction régionale Rhône-Alpes de l'I.N.S.E.E.

COMPOSITION DU MENAGE

Nous allons lister les prénoms de **toutes les personnes habitant habituellement le logement**, y compris les élèves internes revenant le week-end et les voyageurs de commerce (code *0.* en P5) et les absents de longue durée (ALD : code *1.* en P5) : hospitalisés et militaires du contingent, pour qui l'enquête s'arrête.

POUR TOUS						POUR LES PLUS DE 5 ANS	
P1 N° pers.	Prénom	**P2** Sexe	**P3** Age	**P4** Lien avec la personne de référence	**P5** ALD	**P6** Occupation actuelle	**P7** Dernier établissement scolaire **fréquenté à temps complet**
		1. masc *2. fem*	*Age révolu à la date d'enquête*	*1. Personne de référence* *2. Conjoint* *3. Enfant* *4. Autre*	*1. Oui* *0. Non*	*1. Travail à temps plein* *2. Travail à temps partiel* *3. Etudiant* *4. Scolaire* *5. Chômeur* *6. Retraité* *7. Reste au foyer* *8. Formation, stage* *9. Autre*	***0. En scolarité (code 3. ou 4. en P6)*** *1. Primaire* *2. Secondaire 1er cycle* *3. Secondaire 2ème cycle jusqu'au bac ou BTS* *4. Secondaire 2ème cycle avec bac ou BTS* *5. Supérieur bac+2* *6. Supérieur bac+3 et plus* *7. Apprentissage* *8. Pas d'étude*
01	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
02	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
03	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
04	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
05	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
06	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
07	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
08	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
09	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
10	.....	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔

PROFESSION DES PERSONNES

POUR LES PLUS DE 5 ANS		
Quelle **est** ou quelle **a été** votre **profession principale**, ou pour les scolaires et étudiants : quel est **votre niveau d'études** ?	**P8** PCS	Statut INSEE
En clair (soyez précis) : *Exemple de profession : ouvrier électricien d'entretien, chauffeur de poids lourds, ingénieur chimiste, caissière de libre service.* *Exemple de niveau d'études : collégien en classe de 3ème, étudiant en 2ème année de DEUG.*	Codif. Bureau Gestion	***9. Non concerné*** *1. Salarié de l'état* *2. Salarié d'une collectivité locale* *3. Salarié d'une entreprise publique ou nationale* *4. Salarié du secteur privé* *5. Salarié chef de son entreprise ou salarié de son conjoint* *6. Aide un membre de sa famille* *7. A son compte, non salarié*
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋
....	⌊_⌊_⌋	⌊_⌋

LOCALISATION DU LIEU DE TRAVAIL OU D'ENSEIGNEMENT

OCCUPATION ACTUELLE : 1 A 4 ACTIFS, SCOLAIRES, ETUDIANTS			
N° pers.	**Nom** de l'établissement scolaire ou **Nom ou raison sociale** de l'établissement qui vous emploie ou que vous dirigez.	**P9** Travail ou études à domicile	**P10** **Adresse** précise de votre lieu de travail ou d'enseignement
	Exemples : lycée Jean-Paul Sartre *SARL Dupont*	*1. Oui* *0. Non* Si **OUI**, aller en **P11.**	Indiquez en clair le numéro, la rue, le code département et la commune (avec l'arrondissement pour Lyon). *Exemples : 12, avenue Franklin Roosevelt 69 BRON* *58, rue Emile Zola 69 LYON 2éme*
01	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
02	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
03	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
04	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
05	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
06	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
07	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
08	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
09	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....
10	....	⊔	.... DEP └┴┘ COMMUNE.....

LOCALISATION DU LOGEMENT EN 1990 ET AUPARAVANT

OCCUPATION ACTUELLE : 1, 2 ET 5 A 9 TOUS, SAUF SCOLAIRES ET ETUDIANTS						POUR TOUS
P11 Avez-vous déjà déménagé ?	**P12** En quelle année avez-vous déménagé pour la dernière fois ?	**P13** Où habitiez-vous ?		**P14** **Si vous avez déménagé depuis le 1er janvier 1990,** où habitiez-vous à cette date ?		**P15** Permis de conduire ?
1. Oui *0. Non* Si **NON**, aller en **P15.**		*1. Dans un autre logement de la même commune* *2. Dans une autre commune* *3. Hors France métropolitaine* Si code *2.*, précisez le département et la commune en clair.		*1. Dans un autre logement de la même commune* *2. Dans une autre commune* *3. Hors France métropolitaine* Si code *2.*, précisez le département et la commune en clair.		*1. Oui* *0. Non*
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐
☐	19☐☐	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐	DEP☐☐ COMMUNE.....	☐

MOTORISATION DU MENAGE

M1. Nombre de 2 roues utilisés **fréquemment comme moyen de transport : au moins 2 fois par semaine.**

Bicyclette	2 roues à moteur < 50 cm3	2 roues à moteur ≥ 50 cm3
⌊_⌋	⌊_⌋	⌊_⌋

M2. Nombre de véhicules particuliers (tous types de véhicules, sauf voiturettes) **appartenant au ménage.**

⌊_⌋

M3. Autres véhicules particuliers (tous types de véhicules, sauf voiturettes) **à la libre disposition du ménage,** week-end compris.

⌊_⌋

Pour tous les véhicules **(y compris ceux à libre disposition),** donnez les renseignements suivants :

M4 N° du véhicule	**M5** Puissance fiscale	**M6** Type d'énergie	**M7** Année de 1ère mise en circulation	**M8** Lieu de stationnement **habituel** la nuit
		1. Essence *2. Diesel* *3. Autre*		**SUR VOIRIE ET ESPACES PUBLICS** *1. Non payant le jour* *2. Payant le jour* *3. Interdit* **HORS VOIRIE ET ESPACES PUBLICS** *4. Parking public gratuit* *5. Parking public payant* *6. Aire ou garage privé hors du domicile* *7. Aire ou garage du domicile* *8. Autre lieu de stationnement*
1	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋	**19**⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋
2	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋	**19**⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋
3	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋	**19**⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋
4	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋	**19**⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋

RENSEIGNEMENTS AUPRES DE LA PERSONNE DE REFERENCE

M9. Je vous donne un certain nombre de raisons qui ont pu vous guider pour choisir la localisation de votre logement actuel. Pouvez-vous me dire, pour chacune d'elles, si cela a compté dans votre choix ?

1. Oui
0. Non

Coût du logement	⌊_⌋
Proximité de votre lieu de travail	⌊_⌋
Proximité du lieu de travail de votre conjoint	⌊_⌋
Proximité d'un grand axe routier	⌊_⌋
Proximité des transports en commun	⌊_⌋
Proximité d'établissements scolaires	⌊_⌋
Proximité des commerces	⌊_⌋
Qualité de l'environnement	⌊_⌋
Confort du logement	⌊_⌋
Devenir propriétaire	⌊_⌋
Liens familiaux ou amicaux	⌊_⌋
Le hasard	⌊_⌋
Pas d'autre solution	⌊_⌋
Autres raisons	⌊_⌋

	Quelle **est** ou quelle **était** la profession de vos parents ?	**M10** PCS	Statut INSEE
	En clair (soyez précis) : *Exemple : ouvrier électricien d'entretien, chauffeur de poids lourds, ingénieur chimiste, caissière de libre service.*	Codification Bureau de Gestion	***9. Non concerné*** *1. Salarié de l'état* *2. Salarié d'une collectivité locale* *3. Salarié d'une entreprise publique ou nationale* *4. Salarié du secteur privé* *5. Salarié chef de son entreprise ou salarié de son conjoint* *6. Aide un membre de sa famille* *7. A son compte, non salarié*
Père	.....	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋
Mère	.....	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋

M11. Possession du téléphone ⌊_⌋ N° de téléphone (facultatif).....

1. Oui
0. Non

M12. Quel est actuellement le montant total des revenus mensuels de votre ménage **(y compris prestations sociales)** ?

⌊_⌋⌊_⌋

Présenter la carte-code 1.

00. Moins de 2 500 F
01. de 2 500 à moins de 5 000 F
02. de 5 000 à moins de 7 500 F
03. de 7 500 à moins de 10 000 F
04. de 10 000 F à moins de 12 500 F
05. de 12 500 F à moins de 15 000 F
06. de 15 000 F à moins de 20 000 F
07. de 20 000 F à moins de 30 000 F
08. de 30 000 F à moins de 50 000 F
09. 50 000 F et plus
99. Non réponse

TIRAGE DE L'INDIVIDU KISH

	TABLEAU DE TIRAGE Inscrire ci-dessous le prénom des personnes présentes dans le ménage et **ayant 16 ans révolus**, en commençant par la plus âgée, et ainsi de suite jusqu'à la plus jeune, sans sauter de ligne.	N° de la personne sur la fiche **Ménage**	Regardez sur la fiche adresse, un numéro de tirage "Kish" a été coché. Il vous donne le numéro de colonne à cercler. **Numéro de colonne**						
	Prénom		1	2	3	4	5	6	
a	.....	⌊_⌋⌊_⌋	a	a	a	a	a	a	1
b	.....	⌊_⌋⌊_⌋	a	b	a	b	a	b	2
c	.....	⌊_⌋⌊_⌋	c	b	a	c	b	a	3
d	.....	⌊_⌋⌊_⌋	b	c	d	b	a	d	4
e	.....	⌊_⌋⌊_⌋	e	d	a	b	e	c	5
f	.....	⌊_⌋⌊_⌋	a	b	c	d	e	f	6

Sur la dernière ligne remplie, entourez la lettre qui correspond à la colonne choisie.
Cette lettre vous donne la lettre de l'individu "Kish".

Entourez son prénom dans le **tableau de tirage**.

Lettre de la personne "Kish" ⌊_⌋

ENQUETE D'INTERET GENERAL

I.N.S.E.E SYTRAL C.E.T.E

ENQUETE
" DEPLACEMENTS AUPRES DES MENAGES DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE"
1994-1995

FICHE PERSONNE (plus de 5 ans)

CODE FICHE : 2

ZONE : |__|__| DEPT |__|__| COM |__|__|__| N° QUEST |__| |__|__|__|__|

ENQUETEUR |__|__|__|__|

REPORTS:

PRENOM DE LA PERSONNE .....

N° ORDRE DE LA PERSONNE (voir Fiche Ménage) |__|__|

POUR LE BUREAU DE GESTION *A reporter par l'enquêteur*	
Nombre de fiches DEPLACEMENTS de la personne	

Questionnaire confidentiel destiné à l'I.N.S.E.E.

Vu l'avis favorable du Conseil National de l'Information Statistique, cette enquête est reconnue **d'intérêt général et n'a pas de caractère obligatoire.**
La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de la direction régionale Rhône-Alpes de l'I.N.S.E.E.

Occupation actuelle : 1 à 4 (actifs, scolaires et étudiants) ne travaillant ou n'étudiant pas à domicile.
Pour les **actifs** travaillant **à domicile**, aller en **P23.**
Pour les **scolaires et étudiants** travaillant **à domicile**, aller en **P29.**

MODE DE TRANSPORT SELON L'ACTIVITE DE LA PERSONNE

P16. Quels sont vos moyens de transport utilisés **le plus fréquemment** pour aller travailler ou vous rendre sur votre lieu d'enseignement ? Codification de 3 modes possibles sur ce déplacement, **dans l'ordre du déplacement.**

Présenter la carte-code 2.

01. *Marche à pied* ***(exclusivement)***	***09.*** *Passager bus, trolleybus, funiculaire* ***(TCL)***
02. *Bicyclette*	***10.*** *Passager métro*
03. *2 roues à moteur <50 cm3*	***11.*** *Passager car* ***(autre que TCL code 09)***
04. *2 roues à moteur >50 cm3*	***12.*** *Transport employeur* ***(exclusivement)***
05. *Conducteur VP du ménage*	***13.*** *Passager SNCF*
06. *Conducteur VP autre*	***14.*** *Transports spéciaux scolaires* ***(exclusivement)***
07. *Passager VP du ménage*	***15.*** *Camionnette, camion* ***(pour déplacements privés)***
08. *Passager VP autre*	***16.*** *Passager taxi*
	17. *Autres modes*

Premier mode	2ème mode éventuel	3ème mode éventuel
⌊_⌊	⌊_⌊	⌊_⌊

Si ce déplacement ***domicile-travail*** *est effectué en marche à pied exclusivement ou en 2 roues* **(codes** ***01.*** **à** ***04.*****),** *aller directement à la question* **P19.**

Si ce déplacement ***domicile-école*** *est effectué en marche à pied exclusivement ou en 2 roues* **(codes** ***01.*** **à** ***04.*****),** *aller directement à la question* **P29.**

TEMPS DE MARCHE A PIED

Pour les personnes effectuant ce déplacement **domicile-travail** ou **domicile-école** à l'aide d'autres modes mécanisés **(codes** ***05.*** **à** ***17.*****),** poser les questions suivantes :

P17. Combien de temps de marche à pied effectuez-vous **depuis votre domicile jusqu'à la prise de votre mode de transport** ?

(Coder en minutes) ⌊_⌊_⌊

P18. Combien de temps de marche à pied effectuez-vous **depuis votre dernier mode de transport jusqu'à votre lieu de travail ou d'enseignement** ?

(Coder en minutes) ⌊_⌊_⌊

Occupation actuelle : 1 et 2 (actifs).

CHANGEMENT DE MODE DE TRANSPORT

P19	P20	P21	P22
Quel type d'horaire pratiquez-vous ?	Travailliez-vous **dans l'agglomération** il y a **2 ans** ?	Si oui, avez-vous **ces deux dernières années** changé de moyen de transport habituel pour vous rendre au travail ?	Moyens de transport habituels utilisés auparavant. *Présenter la carte-code 2.*
1. Horaire déterminé par l'entreprise *2. Horaire en partie choisi par vous* *3. Horaire totalement libre*	*1. Oui* *0. Non* Si **NON**, aller en **P23.**	*1. Oui* *0. Non* Si **NON**, aller en **P23.**	Codification de 3 modes possibles sur ce déplacement, **dans l'ordre du déplacement**.
⌴	⌴	⌴	⌴ ⌴ ⌴

*01. Marche à pied **(exclusivement)***	*09. Passager bus, trolleybus, funiculaire **(TCL)***
02. Bicyclette	*10. Passager métro*
03. 2 roues à moteur <50 cm3	*11. Passager car **(autre que TCL code 09)***
04. 2 roues à moteur >50 cm3	*12. Transport employeur **(exclusivement)***
05. Conducteur VP du ménage	*13. Passager SNCF*
06. Conducteur VP autre	*14. Transports spéciaux scolaires **(exclusivement)***
07. Passager VP du ménage	*15. Camionnette, camion **(pour déplacements privés)***
08. Passager VP autre	*16. Passager taxi*
	17. Autres modes

CHANGEMENT DE LIEU DE TRAVAIL

P23	P24	P25
Avez-vous déjà travaillé **dans l'agglomération** ailleurs que sur votre lieu de travail actuel ?	Quel était ce dernier lieu de travail ?	En quelle année l'avez-vous quitté ?
1. Oui, *0. Non* Si **NON**, aller en **P29.**	Zone fine	Année
⌴	⌴⌴⌴⌴	19⌴⌴

Occupation actuelle : 5 à 9 (tous, sauf actifs, scolaires et étudiants).

DERNIER LIEU DE TRAVAIL DES PERSONNES AYANT CESSE LEUR ACTIVITE

P26 Avez-vous déjà exercé une activité **dans l'agglomération**?	**P27** Quel a été votre dernier lieu de travail dans l'agglomération ?	**P28** En quelle année l'avez-vous quitté ?
1. Oui *0. Non* Si **NON**, aller en **P29.**	Zone fine	Année
⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋⌊_⌋⌊_⌋	19⌊_⌋⌊_⌋

Occupation actuelle : 1 à 9 (pour tous).

USAGE DES MODES

ATTENTION, UN DEPLACEMENT = UN ALLER OU UN RETOUR.

UTILISATION DE CHAQUE MODE DE TRANSPORT

En **semaine**, avec quelle fréquence utilisez-vous .....(citer le mode).....
pour vous déplacer dans l'agglomération lyonnaise ?

Présenter la carte-code 3

1. *4 déplacements ou plus tous les jours ou presque*
2. *2 ou 3 déplacements tous les jours ou presque*
3. *2 déplacements par semaine au minimum*
4. *2 déplacements par mois au minimum*
5. *Exceptionnellement*
6. *Jamais*

P29	P30	P31	P32	P33	P34	P35	P36	P37
Bicyclette	2 roues à moteur **< à 50 cm3**	2 roues à moteur **≥ à 50 cm3**	VP **conducteur**	VP **passager**	Réseau Urbain (TCL)	Réseau Urbain, **il y a 2 ans**	SNCF **dans la région Rhône-Alpes**	SNCF **dans un rayon de 75 km**
⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔

UTILISATION DU RESEAU URBAIN

P38. Au cours des **trois derniers mois,** avez-vous utilisé, ne serait-ce qu'**une seule fois,** le Réseau Urbain (TCL) ?

⊔

1. Oui
0. Non

P39. ...et au cours des **30 derniers jours ?**

⊔

1. Oui
0. Non

UTILISATION DE LA BICYCLETTE LE WEEK-END

P40. Avec quelle fréquence utilisez-vous une bicyclette **le week-end ?**

└┘

1. Presque tous les week-ends, quelle que soit la saison
2. Presque tous les week-ends, uniquement à la belle saison
3. Parfois
4. Jamais

PERSONNES A MOBILITE REDUITE

P41. Vous estimez-vous handicapé, **physiquement et à titre permanent,** dans vos déplacements ?

└┘

1. Oui
0. Non

NOUS ALLONS MAINTENANT PARLER DE LA JOURNEE D'HIER

(Cette journée est comprise entre hier 4h00 du matin et ce jour 4h00 du matin)

P42. Quelle situation correspond le mieux à votre cas personnel au cours de la journée d'hier ?

└┘

1. Absent (hors du périmètre d'étude)
2. Ne s'est pas déplacé
3. S'est déplacé

OBSERVATIONS
De l'enquêté :

Merci de votre participation

OBSERVATIONS
De l'enquêteur :

ENQUETE D'INTERET GENERAL

I.N.S.E.E SYTRAL C.E.T.E

ENQUETE
" DEPLACEMENTS AUPRES DES MENAGES DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE"
1994-1995

FICHE DEPLACEMENTS (plus de 5 ans)

CODE FICHE : 3

ZONE : |__|__| DEPT |__|__| COM |__|__|__| N° QUEST |__| |__|__|__|__|

ENQUETEUR |__|__|__|__|

REPORTS:

PRENOM DE LA PERSONNE .....

N° ORDRE DE LA PERSONNE (voir Fiche Ménage) |__|__|

A reporter par l'enquêteur			
Nombre de déplacements Tous Modes			
Nombre de déplacements Marche à pied			
Nombre de déplacements 2 roues			
Nombre de déplacements VP			
Nombre de déplacements TCL			
Nombre de déplacements Autres Modes			
Nombre de lignes TCL utilisées			
Nombre de fiches DEPLACEMENTS de la personne		Numéro de fiche DEPLACEMENTS	

Questionnaire confidentiel destiné à l'I.N.S.E.E.

Vu l'avis favorable du Conseil National de l'Information Statistique, cette enquête est reconnue **d'intérêt général et n'a pas de caractère obligatoire.**
La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de la direction régionale Rhône-Alpes de l'I.N.S.E.E.

Commencer l'entretien par cette question :

A QUELLE HEURE A EU LIEU VOTRE PREMIER DEPLACEMENT DE LA JOURNEE ?

Puis dérouler la suite du questionnement en demandant, **"d'où êtes-vous parti, pour aller où"** (le lieu, une zone), **"pour quelle activité"** (le motif), **"à quelle heure êtes-vous arrivé ?"**.
Compléter le recueil en s'informant sur les **modes de transport** utilisés et les **questions filtrées** selon ces modes.

En règle générale la partie "destination" du déplacement devient la partie "origine" du déplacement suivant et ainsi de suite.

		Origine du déplacement				
D1 N°	**D2** Type de déplacement	**D3** Code Origine	**D4** Zone fine interne	**D4** Lieu Origine	**D5** Motif Origine	**D6** Heure de départ
	Codification en bureau de Gestion	*1. Domicile* *2. Travail ou école* *3. Zone interne* *4. Zone externe* Si *1.* ou *2.*, **passer en D5**.	Si code *3. Zone interne* en **D3.**	**Si zone interne,** éventuellement adresse précise **Si zone externe,** n° de département et nom de la commune.	Motif de la personne et **éventuellement** motif de la **personne accompagnée**	En heures et minutes
1				.... DEP COM		
2				.... DEP COM		
3				.... DEP COM		
4				.... DEP COM		
5				.... DEP COM		
6				.... DEP COM		

CODE DES MOTIFS

01- Domicile
02- Travail habituel
03- Travail non habituel
04- Ecole primaire, maternelle
05- C.E.S. (Collège)
06- Lycée (Enseignement secondaire)
07- Université (Enseignement supérieur)
08- Achat quotidien ou de dépannage
09- Achat de la semaine
10- Achat d'équipement ou habillement ou loisir
11- Santé
12- Démarches
13- Recherche d'emploi - ANPE
14- Activités sportives
15- Activités culturelles
16- Activités associatives
17- Promenade, "lèche-vitrines"
18- Restauration en dehors du domicile
19- Visite à des parents ou amis
20- Accompagnement
21- Dépose mode de transport
22- Autres motifs

CODE DES MODES

01- Marche à pied ***(exclusivement)***
02- Bicyclette
03- 2 roues à moteur <50 cm3
04- 2 roues à moteur >50 cm3
05- Conducteur VP du ménage
06- Conducteur VP autre
07- Passager VP du ménage
08- Passager VP autre
09- Passager bus, trolleybus, funiculaire ***(TCL)***
10- Passager métro
11- Passager car ***(autre que TCL code 09)***
12- Transport employeur ***(exclusivement)***
13- Passager SNCF
14- Transports spéciaux scolaires ***(exclusivement)***
15- Camionnette, camion ***(pour déplacements privés)***
16- Passager taxi
17- Autres modes

CODE DES LIEUX DE STATIONNEMENT

Sur voirie et espaces publics	**Hors voirie et espaces publics :**
1. Non payant	*4. Aire ou parking de l'entreprise*
2. Payant	*5. Parking public gratuit*
3. Interdit	*6. Parking public payant*
	7. Autre lieu de stationnement

8. Dépose
9. Ne sait pas

Destination du déplacement					**Modes**		**Pour les conducteurs VP (codes 05 et 06)**					
D7	**D8**	**D8**	**D9**	**D10**	**D11**	**D12**	**D13**	**D14**	**D15**	**D16**	**D17**	**D18**
Code Destination	Zone fine interne	Lieu Destination	Motif Destination	Heure d'arrivée	Filtre marche à pied	Modes de transport	Véhicule utilisé pour ce déplacement	Nombre de personnes dans le véhicule	Qui a payé ce déplacement ?	Avez-vous emprunté la Rocade Est ?	Lieu de stationnement	Après avoir stationné le véhicule, combien de temps avez-vous marché à pied ?
1. Domicile *2. Travail ou école* *3. Zone interne* *4. Zone externe* Si *1.* ou *2.*, **passer en D9**.	Si code *3. Zone interne* en **D7.**	**Si zone interne,** éventuellement adresse précise **Si zone externe,** n° de département et nom de la commune.	Motif de la personne et **éventuellement** motif de la **personne accompagnée**	En heure et minutes	Déplacement fait uniquement à pied *1. Oui* *0. Non* **Si OUI, aller au déplacement suivant**	Codification de 3 modes possibles sur un même déplacement, **dans l'ordre du déplacement** *Présenter carte-code 2.*	Report du n° de véhicule à libre disposition selon la fiche ménage, et coder *5.* pour un **véhicule de service non recensé** et coder *6.* pour un **véhicule autre.**	Y compris le conducteur donc **nombre au moins égal à 1.**	*1. Vous-même* *2. Votre entreprise* *3. Autre*	*1. Oui* *0. Non*	**En cas de dépose uniquement, coder *8.* et passer au déplacement suivant.**	Coder en minutes
⊔	⊔⊔⊔⊔	.... DEP ⊔⊔ COM	⊔⊔ ⊔⊔	⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔⊔ ⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔⊔
⊔	⊔⊔⊔⊔	.... DEP ⊔⊔ COM	⊔⊔ ⊔⊔	⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔⊔ ⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔⊔
⊔	⊔⊔⊔⊔	.... DEP ⊔⊔ COM	⊔⊔ ⊔⊔	⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔⊔ ⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔⊔
⊔	⊔⊔⊔⊔	.... DEP ⊔⊔ COM	⊔⊔ ⊔⊔	⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔⊔ ⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔⊔
⊔	⊔⊔⊔⊔	.... DEP ⊔⊔ COM	⊔⊔ ⊔⊔	⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔⊔ ⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔⊔
⊔	⊔⊔⊔⊔	.... DEP ⊔⊔ COM	⊔⊔ ⊔⊔	⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔⊔ ⊔⊔ ⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔	⊔⊔

TITRES DE TRANSPORT SNCF

01. Billet plein tarif
02. Abonnement de travail
03. Abonnement élève, étudiant
04. Abonnement Modulopass, libre circulation
05. Abonnement Modulopass + billet 1/2 tarif
06. Abonnement entreprises Businesspass
07. Famille nombreuse, congés annuels
08. Joker, Kiwi, Carrissimo
09. Carte vermeil, billet Séjour ou Congrès
10. Billet tarif militaire
11. Titre de transport Personnel SNCF
12. Autres titres

TITRES DE TRANSPORT TCL

01. Ticket à l'unité
02. Ticket en carnet
03. Autres tickets
04. Abonnement plein tarif (Passpartout, Citypass)
05. Abonnement famille nombreuse (Cigogne)
06. Abonnement étudiant (Campus)
07. Dom'Ecole
08. Junior Espace
09. Autres abonnements payants (Age d'Or,...)
10. Abonnements gratuits
11. Sans titre

TITRES DE TRANSPORT INTERURBAIN

01. Billet Réseau du Rhône seul
02. Abonnement Réseau du Rhône seul
03. Billet Rhône-Pass seul
04. Abonnement Rhône-Pass seul
05. Billet Réseau du Rhône STAV
06. Abonnement Réseau du Rhône STAV
07. Billet Rhône-Pass STAV
08. Abonnement Rhône-Pass STAV
09. Ticket Liberté
10. Ticket Etudiant
11. Ticket Famille Nombreuse

Pour les conducteurs VP (codes 05 et 06)			Pour les déplacements SNCF			Pour les déplacements urbains (TCL)					Pour les déplacements interurbains				VP + métro	VP + TCL
D19	**D20**	**D21**	**D22 et D23**		**D24**	**D25**	**D26**	**D27**			**D28**	**D29**	**D30**		**D31**	**D32**
Si le stationnement est payant (*2.* ou *6.* en **D17**), est-ce ?	Coût du stationnement	Pour le stationnement lié au travail (*02.* ou *03.* en **D9**), et si le **stationnement est payant**, est-il ?	Gares de départ et d'arrivée		Titre de transport SNCF	Nombre de lignes TCL utilisées	Titre de transport TCL	Codification des lignes TCL utilisées			Nombre de lignes interurbaines utilisées	Titre de transport interurbain	Codification des lignes interurbaines utilisées		Nom de la station de métro ou de funiculaire	Zone fine de l'arrêt TCL
1. Selon le temps de stationnement (horodateur, parcmètre, non abonné en parking public...) *2. Abonnement mensuel* *3. Abonnement annuel*	En francs	*1. Payé ou remboursé par l'entreprise (en totalité ou partiellement)* *2. Payé par l'utilisateur seul* *3. Autre*	Gare de départ (voir code des gares)	Gare d'arrivée (voir code des gares)				Numéro de la première ligne TCL utilisée (voir code des lignes TCL)	Numéro de la deuxième ligne TCL utilisée (voir code des lignes TCL)	Numéro de la troisième ligne TCL utilisée (voir code des lignes TCL)			Numéro de la première ligne utilisée (voir code des lignes interurbaines)	Numéro de la deuxième ligne utilisée (voir code des lignes interurbaines)		

Annexe 4

Questionnaire schématisé de l'enquête-ménages réalisée en 1998 à Montréal

La figure suivante résume la structure logique du questionnaire utilisé pour la présente Enquête O-D.

QUESTIONNAIRE SCHÉMATISÉ
Enquête origine-destination 1998

Introduction

Bonsoir, Monsieur (Madame) ...

Mon nom est ...

Vous êtes sans doute au courant que l'AMT et Transports Québec effectuent présentement une enquête sur la mobilité de l'ensemble de la population. (sinon informer)

Avez-vous vu la publicité concernant cette étude?

Questionnaire

Votre adresse est bien le ... ?

Combien y a-t-il de personnes qui habitent de façon permanente dans votre logis y compris vous-même ?

Combien y a-t-il d'automobiles à la disposition des membres de votre logis?

I Quel âge avez-vous ?

Est-ce un homme ou une femme (garçon ou fille) ? (pour les autres personnes)

Avez-vous un permis de conduire ?

Quelle est votre occupation principale ? (Travailleur, étudiant, retraité ou autre)

II Avez-vous effectué une sortie au cours de la journée d'hier ?

Pour chacune des autres personnes du logis, demander la séquence de questions précédentes à partir de I

Poser les questions suivantes pour toutes les personnes qui ont répondu "Oui" à la question II, en commençant par le répondant.

Concernant la première sortie que vous avez effectuée hier, à quelle heure êtes-vous parti ?

III Pour quel motif avez-vous effectué cette sortie?

De quel endroit êtes-vous parti et à quel endroit êtes-vous allé lors de cette sortie?

(Place, adresse, intersection, municipalité)

Par quel moyen de transport avez-vous effectué ce déplacement ?

Réponse	Question
Automobile	Comme conducteur ou comme passager?
	Pont franchi?
	Type de stationnement à destination ?
Autobus	Quelle(s) ligne(s) d'autobus avez-vous utilisée(s)?
Métro	A quelles stations êtes-vous monté et descendu
	Y a-t-il eu correspondance?
Train	A quelles gares êtes-vous monté et descendu?
Alternance modes public et privé	À quel endroit avez-vous changé de mode de transport?
Si transport en commun	De quelle façon avez-vous payé votre passage ?

Avez-vous effectué une autre sortie au cours de la journée d'hier ?

Oui : À quelle heure ?

Retourner à la question III

Non : Passer à la personne suivante s'étant déplacée (question III, à la 3e personne)

S'il s'agit de la dernière personne du logis s'étant déplacée :

Merci de votre précieuse collaboration