



## Evolutions des vies, transformation des territoires

Synthèse du 23/03/10

n° 2

Le mode de vie est la manière de vivre, d'être et de penser d'une personne ou d'un groupe d'individus. Par conséquent, **il n'y a pas un mode de vie unique** mais bien des modes de vie qui peuvent être très différents les uns des autres. Les modes de vie **évoluent constamment sous l'effet de tendances lourdes** maintenant connues comme le vieillissement, les nouvelles organisations familiales ou encore sous le coup de faits majeurs comme le changement climatique.

Dans le même temps, **de nouvelles tendances émergent** mais dont il est difficile d'assurer aujourd'hui la généralité ou la pérennité. C'est le cas par exemple de l'engouement croissant pour les attitudes écologiques (ex. économie d'énergie), de la demande de la nature en ville ou encore des demandes de proximité notamment en matière de comportements d'achat.

L'objectif de la **plateforme d'échange**, est bien de **défricher ces questions complexes** et transversales afin de problématiser la question de l'influence des modes de vie sur les politiques publiques et sur le devenir du territoire. Le but est donc d'identifier les variables clés qui vont réellement impacter le territoire. Pour ce faire **deux temps forts** ont ponctué le déroulement de la séance :

- d'abord **la réflexion sur les tendances lourdes** à l'œuvre aujourd'hui dans l'évolution des modes de vie en lien avec les politiques engagées par la Ville de Paris autour des questions du temps et de l'ouverture au public des services ;
- ensuite l'exploration du **lien entre les modes de vie et les pratiques urbaines**, qui montrent au travers d'un exemple de recherche suisse, une appropriation différente du territoire par les groupes sociaux selon leurs modes de vie conduisant à des phénomènes de spécialisation, voire de ségrégation spatiale.



# 1. Les tendances lourdes

## Le vieillissement un phénomène qui va se généraliser et s'accélérer

Si la région Alsace est longtemps restée plus jeune que la moyenne française (la part des plus de 65 ans y est encore inférieure de 1,5 points à la moyenne nationale en 2006), le processus de vieillissement de la population va par contre s'y poursuivre de manière plus accélérée que dans l'ensemble de la France métropolitaine.

Ce constat n'est point surprenant, ce qui est nouveau c'est la diminution de l'attrait de la région pour une certaine catégorie de population, et notamment les trentenaires. De fait, le processus de vieillissement y sera d'autant plus marqué.

« EN 2030, LES 85 ANS ET PLUS SERONT DEUX FOIS PLUS NOMBREUX QU'EN 2006 ET MÊME TROIS FOIS PLUS NOMBREUX QU'EN 1990 ! »



Yves Frydel

### LA POPULATION ALSACIENNE EN 2030

Selon les projections démographiques de l'INSEE, à l'horizon 2030 environ 23 % de la population alsacienne devrait avoir 65 ans ou plus. Alors que la population globale devrait augmenter d'environ 10 %, les 65 ans et plus devraient quant à eux voir leur nombre augmenter de 70 %, voire 135 % si l'on considère les seules personnes de plus de 85 ans.

## Un nouveau séquençage des temps familiaux

Une autre évolution sociétale majeure que l'on constate aujourd'hui, est que les temps familiaux sont de plus en plus parcellisés. Ce nouveau phénomène est induit par la complexification des structures familiales. La famille traditionnelle cède de plus en plus la place à de nouvelles formes de vie familiale. En Alsace, 1 enfant sur 6 de moins de 5 ans vit dans une famille monoparentale (1 sur 4 à Strasbourg).

« S'IL EST VRAI QU'AUJOURD'HUI LES FAMILLES SONT DE PLUS EN PLUS POLYMORPHES, ON PEUT TOUT DE MÊME METTRE EN AVANT UNE CONSTANTE : LA NAISSANCE DE LA FAMILLE CORRESPOND TOUJOURS À L'ARRIVÉE DU PREMIER ENFANT. »



Didier Breton

Il ne faut cependant pas oublier que ces évolutions sont portées par l'activité des femmes qui aujourd'hui structure largement les choix et les temps familiaux.



ADEUS



## 2. Les changements émergents

### La mobilité quotidienne : un nouveau facteur d'inégalités

Une recherche est en cours par le laboratoire LaSUR partant des constats des difficultés des personnes âgées à intégrer les rythmes imposés par les transports en commun.

Des systèmes d'accompagnement de ces personnes ont été imaginés par exemple dans les gares. Mais la difficulté demeure de savoir si on fait accélérer les personnes âgées, ou ralentir les transports publics. Or, pour une raison d'efficacité des flux et de compétitivité, il n'est pas imaginable de faire ralentir les transports publics.

Du coup on a bien une confrontation de valeurs : celle de la vitesse et de l'efficacité et celle d'autres biens comme la convivialité et l'aisance de chacun. Cette problématique nécessite de trouver de nouveaux compromis, de nouveaux systèmes d'analyse.

La mobilité quotidienne peut aujourd'hui être considérée comme un vrai « capital » au même titre que le capital économique, culturel ou social. En cela elle est aussi génératrice d'inégalités sociales.

En effet, la mobilité donne plus de valeur à ceux qui en ont les possibilités. « *ETRE MOBILE C'EST ÊTRE EMPLOYABLE, GRAND DANS LA SOCIÉTÉ.* » Or ce capital de mobilités qui n'est pas lié uniquement aux sources d'inégalités classiques de genre ou de revenus, devient un facteur d'inégalités et d'injustices sociales.

La recherche par exemple de la performance des transports en commun dans le sens d'un rythme de plus en plus accéléré, entraîne l'exclusion de certaines catégories de population « lentes » comme les personnes âgées.



Jean Terrier

« *ON NE SAIT PAS DÉVELOPPER UNE OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN ADAPTÉE AUX SENIORS.* »

Par ailleurs, contrairement à ce qu'on pourrait penser, les personnes qui arrivent aujourd'hui à la retraite n'ont pas le même profil qu'autrefois : ils ont travaillé, ont une voiture, une vie qui reste active et ne se tournent pas forcément vers les transports publics.

En fait, au-delà des transports en commun, la question de la mobilité pour les personnes âgées se pose davantage en terme de maintien de la mobilité avec un accompagnement vers d'autres types de déplacements dont les modes actifs.

« *CE QUI NÉCESSITE D'ADAPTER L'ESPACE PUBLIC AUSSI EN TERMES DE QUALITÉ D'USAGE.* »

Il s'agit somme toute de la prise en compte de manière générale de la qualité de vie qui ne concerne pas seulement les personnes âgées.



C. de Francqueville





## Les comportements écologiquement responsables : des débuts encourageants pour l'économie d'énergie

Que connaît-on des nouveaux comportements dits « responsables » ou « écologiques » en matière d'économie d'énergie ? S'agit-il d'un phénomène de mode lié à la médiatisation des changements climatiques ou bien de transformation réelle des mentalités ?

Si les problèmes énergétiques sont apparus après le choc pétrolier de 1970, les données restent aujourd'hui encore faibles au niveau micro économique. Ainsi les principales données disponibles sont celles issues du recensement de la population (logement individuel ou collectif, chauffage et combustible utilisé) ou encore celles dont disposent les fournisseurs d'énergie (EDF/GDF pour ex.).

On note tout de même quelques avancées significatives. La prise de conscience des questions énergétiques est par exemple très palpable dans la région Alsace

« AINSI L'UNE DES SPÉCIFICITÉS RÉGIONALES EST QU'UN TIERS DES MAISONS INDIVIDUELLES CONSTRUITES EN ALSACE SE CHAUFFENT SUR LA BASE D'UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE ».



Daniel Wahl

Cette part, largement supérieure à la moyenne française est tout à l'honneur de notre région car elle est pour beaucoup liée à la volonté locale (incitations sous formes de subventions, etc.). Mais elle est aussi favorisée par notre climat plus contrasté que dans le sud. Ce qui rend l'investissement rentable plus rapidement.





### 3. Modes de vie et temporalités

#### De moins en moins de phénomènes de masse

L'évolution des modes de vie entraîne de plus en plus de diversité des rythmes de vie.

Un constat valable pour les ménages comme pour le monde des entreprises.



Guy Dietrich

« CETTE MULTIPLICATION DES MODES DE VIE POSE AVEC ACUITÉ LA QUESTION DU TERRITOIRE, CAR PLUS IL EST LARGE PLUS LES DEMANDES SONT HÉTÉROGÈNES. »

Cette fragmentation de plus en plus forte des modes de vie a bien été comprise par le secteur commercial ; en témoigne la grande segmentation de certains produits comme l'habillement. Ainsi certaines marques ne proposent plus des vêtements pour les jeunes, mais les déclinent pour jeunes pré-adolescents, jeunes adolescents, jeunes adultes, etc.

Somme toute aujourd'hui deux types de consommateurs se dégagent : d'un côté des conformistes plutôt âgés et habitant la province, pour qui l'important est le maintien de la qualité de vie et du pouvoir d'achat ; et d'un autre côté les consuméristes, plus jeunes et plus parisiens, friands de nouveaux modes de consommation notamment par le biais d'internet.

L'effet de la crise a cependant entraîné un recentrage de la consommation vers 4 secteurs essentiels : se soigner, se nourrir, travailler, se divertir.

#### Concilier les désirs de mobilité et les demandes de proximité

La démultiplication des modes de vie engendre toute une série de paradoxes. On note ainsi à la fois le recours croissant aux technologies numériques et donc ce qui est courant d'appeler aujourd'hui la « dématérialisation » de la société et en même temps la recherche de réponses de proximité. A ce titre, l'exemple des PIMMS (Points d'information et de médiation multiservices) est particulièrement significatif, puisqu'il s'agit de permettre le regroupement en un même lieu de plusieurs services de proximité (en mutualisant les moyens et les compétences) notamment pour faciliter les démarches des usages en évitant des temps d'attente et des déplacements inutiles.



#### LE BUREAU DES TEMPS DE PARIS EN QUELQUES MOTS

Thierry Halay

**Objectifs** : contribuer à mettre en place des politiques temporelles pour répondre aux évolutions des modes de vie : horaires décalés, journées plus longues, déplacements importants, allongement des études, évolution de l'espérance de vie.

Les objectifs du bureau des temps est de prendre en compte les nouveaux rythmes de vie mais aussi de réduire les inégalités dont le temps est aussi générateur.

Les objectifs du bureau des temps est de prendre en compte les nouveaux rythmes de vie mais aussi de réduire les inégalités dont le temps est aussi générateur.

**Actions** : déclinées sous plusieurs grands axes :

- les horaires,
- l'information,
- l'allègement des démarches administratives (PIMMS),
- la mutualisation des services et des moyens.

Le bureau des temps travaille avec différents publics, partenaires et réseaux d'acteurs à différentes échelles d'intervention du quartier à la métropole.

**MAIRIE DE PARIS**  
Bureau des Temps  
**Les objectifs du Bureau des Temps**

La municipalité parisienne a créé le Bureau des Temps en 2002 afin de :

- mieux prendre en compte les rythmes des usagers et des salariés dans l'organisation des services ;
- réduire les inégalités face au temps, notamment entre les femmes et les hommes,

Sans pour autant encourager l'ouverture d'une ville 24h/24.

**Principaux modes d'action:**

- o Agir sur les horaires
- o Faciliter l'information et l'aide aux démarches
- o Mutualiser les services et les moyens

**MAIRIE DE PARIS**  
Bureau des Temps  
**Une démarche interactive**

Diagram illustrating the interactive process of the Bureau des Temps, involving various stakeholders and activities leading to different outcomes.

Central: Bureau des Temps

Activities: études, diagnostics, enquêtes de terrain, concertations, partenariats, expérimentations, évaluation

Stakeholders: Services publics, habitants, Partenaires sociaux, Entreprises, Services publics de proximité, entreprises, associations, collectivités

Outcomes: Élargissement d'horaire, Nouveau service, Procédure simplifiée, abandon, Adaptation du projet, Extension du projet

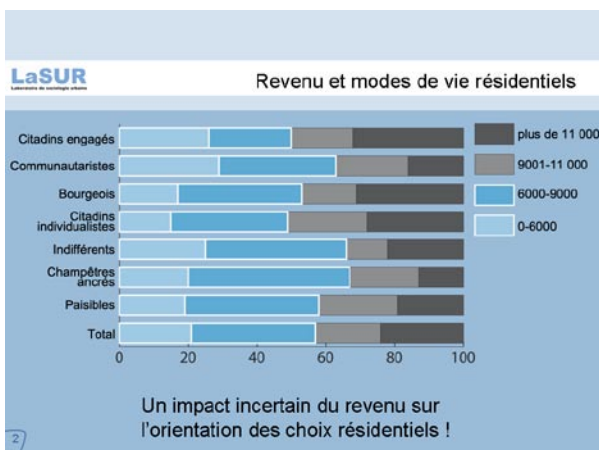




## 4. L'espace comme révélateur et amplificateur des modes de vie

### Les déterminants du rapport à l'espace ne sont pas ceux qu'on croit

Parmi tous les facteurs qui déterminent la perception de l'espace de vie, l'arrivée de l'enfant figure au premier rang. C'est ce que montre en tout cas une recherche sociologique récente menée dans les villes de Berne et Lausanne<sup>1</sup>. Il s'agit en effet d'un facteur déclencheur d'une demande plus forte de sécurité et de qualité de l'environnement. Et il est en cela beaucoup plus discriminant que le revenu, autre facteur puissant de différenciation sociale.



Luca Pattaroni

« UN QUARTIER SÉDUISANT POUR UN COUPLE, DEVIENDRA MENAÇANT AVEC L'ARRIVÉE DE L'ENFANT... »

La question de l'enfant joue en outre sur le registre de l'organisation des déplacements. L'individualisation grandissante de la société et le refus croissant des femmes de jouer aux « mamans Taxi » font émerger le désir d'autonomisation rapide des enfants. De ce fait la localisation à proximité des transports collectifs devient fondamentale pour les familles.

### L'espace à son tour déterminant

La trajectoire familiale impacte largement la trajectoire résidentielle. On sait que l'arrivée des enfants est un facteur déterminant de déménagement pour un plus grand logement. De la même manière, les séparations des couples entraînent souvent la revente du logement acquis et un retour vers un logement plus petit. Il s'agit donc d'une contrainte dont on ne peut faire fi. En même temps, la trajectoire résidentielle d'une famille est conditionnée par l'offre existante de logements (la localisation par exemple des grands logements contraindra le choix du quartier).

<sup>1</sup> L. Pattaroni, M.P. Thomas, V. Kaufmann (2009), Habitat urbain durable pour les familles, PNR54, Cahiers du Lasur, Lausanne : EPFL – LASUR [http://lasur.epfl.ch/Cahiers\\_Lasur\\_PNR54.pdf](http://lasur.epfl.ch/Cahiers_Lasur_PNR54.pdf)



## POUR UN URBANISME DES MODES DE VIE

Luca Pattaroni

Les travaux engagés par le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) se fondent sur **les constats préalables** d'une évolution exponentielle en 30 ans des pendulaires en Suisse, d'un fort accroissement de la mobilité ainsi que d'une grande propension des familles à quitter les centres villes à la recherche d'habitat individuel. Ce dernier point impliquant mitage du sol, ségrégation socio-spatiale et forte utilisation des énergies fossiles.

**La recherche sur les modes de vie** des familles vise à comprendre leurs aspirations, leurs arbitrages résidentiels et ce qui définit la qualité de vie dans un lieu.

**L'objectif** étant à la fois d'accompagner ce développement et penser des manières de rendre attractifs les milieux denses pour les familles.

Ainsi, comment penser l'urbanisme, adapter les politiques publiques et l'aménagement du territoire en fonction des différents modes de vie ? Sachant qu'un mode de vie est la composition dans le temps et l'espace des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens à la vie d'une personne.

Il convient de réfléchir comment chacun est capable d'être à l'aise dans un certain nombre de lieux, de rencontrer l'autre, d'avoir une vie sociale satisfaisante, d'utiliser un environnement et d'avoir une vie quotidienne pratique. On n'est pas dans les catégories classiques de l'urbanisme fonctionnaliste. Aujourd'hui les gens habitent, travaillent et se reposent dans des univers beaucoup plus multiples.

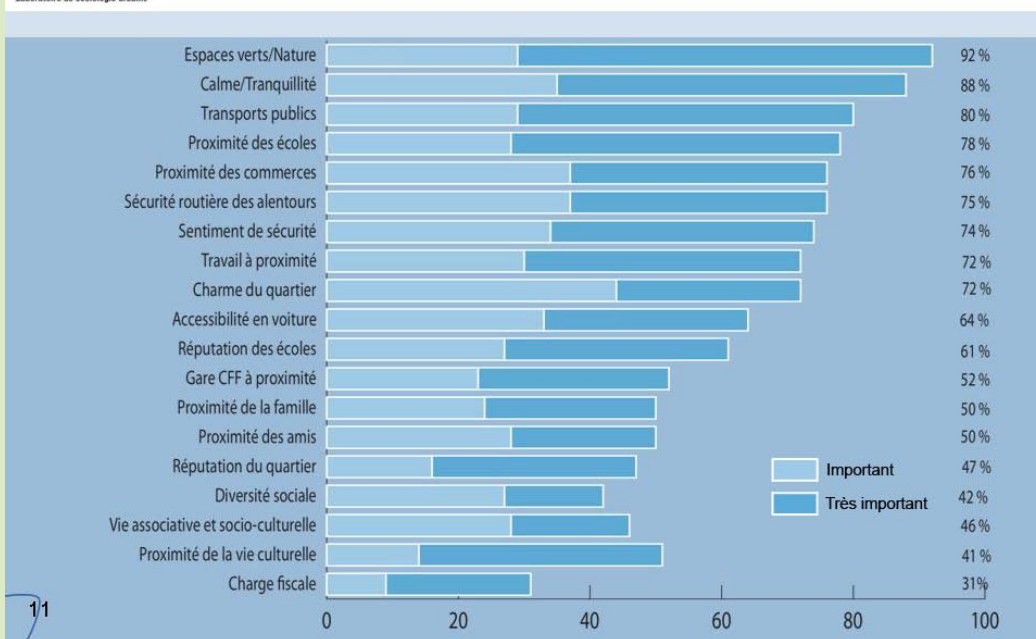
Partant de là, la mixité des modes de vie n'est de loin pas uniquement liée aux revenus. En effet, à revenus égaux ont peu avoir des modes de vie très différents et inversement.

**3 conclusions principales** se dégagent des travaux de recherche du LaSUR :

1. Qualité de l'habitat = qualité du quartier + qualité du logement
2. Inexistence d'un contexte idéal pour tous : il est donc illusoire de vouloir mixer en tous lieux et à tous endroits car elle deviendrait artificielle et impossible à maintenir.
3. Nécessité de s'affranchir des distinctions géographiques.

**LaSUR**  
Laboratoire de sociologie urbaine

### La recherche d'un environnement accueillant pour les enfants





## 5. Les enjeux d'aujourd'hui et de demain

### La ville aujourd'hui : à la fois figée et souple...

La ville se caractérise par une certaine inertie peu propice à l'accompagnement des changements rapides des modes de vie



Eric Chenderowsky

« LA SOCIOLOGIE DE STRASBOURG EST FORTEMENT DESSINÉE PAR SON PARC DE LOGEMENTS. »

En témoignent par exemple les difficultés à transformer les quartiers dévalorisés malgré les programmes de rénovation urbaine qui restent à évaluer.

Le territoire est d'autant plus difficile à transformer qu'on rentre dans une période de disette budgétaire. En même temps, ce contexte « **NOUS OBLIGE À PLUS D'INTELLIGENCE** » notamment au travers de l'innovation et de l'expérimentation de nouvelles approches.



Marc Miltenberger

Cependant, le territoire a aussi des grandes capacités de transformation. Le changement des territoires ruraux vers des modes de vie de plus en plus urbains est un fait avéré.

« AUJOURD'HUI NOUS SOMMES TOUS DES RURBAINS... »

**STREETLINE NETWORK** : Un système de gestion par information à San Francisco

La prise de conscience que la grande majorité des congestions en ville étaient liées au fait que beaucoup de voitures tournaient pour trouver une place de stationnement, a conduit à la mise en place de capteurs pour informer sur les places de parking. Le résultat : gain de temps pour les usagers et diminution des congestions.

### ... Et La ville demain ?

#### La ville dématérialisée

L'accès à l'information semble l'un des axes forts du développement à venir. Certaines grandes villes comme Londres ou New-York ont d'ores et déjà initié de grands mouvements de libération des données. Il s'agit de mutualiser et de mettre différentes informations à la disposition du plus grand nombre. Les individus disposent ainsi des clés de gestion de leur quotidien (autonomie).

L'enjeu est le développement d'intelligences et de réseaux pour donner à l'utilisateur en situation de mobilité les clés pour gérer son quotidien et se développer de la manière la plus efficace possible.

#### Vous avez dit ville réversible ?

Jusqu'où les espaces peuvent-ils être mutables pour s'adapter aux changements des modes de vie ? Les évolutions décrites plus haut, rendent nécessaire la réflexion sur les façons de concevoir la ville dite « réversible ». Il s'agit par exemple de se garder au moment même de leur conception les marges de manœuvre de mutabilité des bâtiments, des équipements, des espaces publics, etc.



## Mixité des modes de vie

La seule revalorisation des quartiers ne suffit pas à garantir la mixité (par exemple par la bonne desserte en transport en commun). Pour qu'il y ait mixité des modes de vie, il faut que les différentes catégories sociales « se sentent à l'aise dans les différents espaces : équipements, espaces publics, commerces et services »



Tania Desfossez

« IL FAUT VEILLER À UNE ADAPTABILITÉ AU CAS PAR CAS, CELA VAUT QUAND ON VEUT MÉLANGER LES MODES DE VIE, MAIS PLUS ENCORE QUAND IL S'AGIT DE MIXITÉ LOGEMENT / ENTREPRISES INDUSTRIELLES NOTAMMENT. »

## Eloge de la lenteur

Des inégalités sont aussi observables dans d'autres domaines. Car ne va-t-on pas trop loin dans la recherche d'optimisation du temps et la recherche de performance ? Ce qui a pour double effet d'un côté le décalage croissant entre un temps objectivement de plus en plus long et le sentiment de « ne plus avoir de temps » et d'un autre côté le risque de fracture sociale entre les « lents » (seniors, inactifs, etc.) et les « rapides » (cadres, « bobos », etc.).

« DOIT-ON SUBIR LA RAPIDITÉ DES MODES DE VIE ? » ou bien privilégier un angle d'approche différent, à savoir une culture nouvelle de la lenteur.

## Des modes de vie inacceptables ?

S'il n'y a pas de contexte idéal pour tous, faut-il pour autant accepter tous les modes de vie ? Mais quels modes de vie jugeons-nous inacceptables ?

Le « tout voiture » par exemple correspond bien à une façon de vivre de certaines catégories de population. Ne faut-il pas le rejeter de la même manière qu'on rejette la demande de résidences surveillées comme mode de vie ségrégatif ?

Il s'agit là d'un enjeu politique de taille consistant à concilier à la fois la cohabitation de différents modes de vie en même temps que la cohésion sociale d'ensemble.





## CONCLUSION

**L'atomisation croissante des comportements** n'est pas le seul élément qui rend difficile l'appréhension des modes de vie.

La complexité de cette problématique, apparaît également au travers des **différentes dualités** mises en évidence tout au long du débat.

Tout d'abord **la certitude et l'incertitude**. Par exemple, une certitude c'est le vieillissement, pour autant il y a une réelle difficulté à projeter les comportements de ces populations âgées à venir. Les effets d'âge et les effets de génération ne sont pas les mêmes.

Ensuite **le dur et le réversible** qui renvoient à la notion de mutabilité des espaces à différentes échelles afin de s'adapter à la diversification des modes de vie.

Enfin, **la vitesse et la lenteur** qui cachent d'autres paradoxes comme la dématérialisation qui permet d'aller de plus en plus vite et le besoin de proximité et de lien social.

Il y a un précepte japonais qui nous permet de dépasser ces dualités : c'est celui de la recherche du concept unique qui se trouve derrière les deux choses à la fois, devient une variable et permet des scénarii.

Partant de là, l'étape suivante consistera à se servir de ce matériel d'analyse pour concevoir les modèles urbains du futur qui relèvent autant de l'autonomie des personnes que des politiques publiques. **Tous ces contraires nous amènent à repenser la ville et l'action sur la ville de façon simultanée.** Ce qui appelle un renouvellement des méthodes (plus d'expérimentation, outils de concertation), mais aussi une recherche de conciliation des concepts comme le public et le privé.

Peut-être l'enjeu se situe-t-il au niveau du **travail à initier sur les dynamiques de transformations urbaines** (mieux comprendre les dynamiques et travailler sur des catalyseurs) sachant que l'intervention sur la ville existante représente 97 % du travail. En tout état de cause, une attention particulière devra être portée à **ne pas produire des villes anachroniques.**



## Les participants

### Chercheurs & Universitaires

**Didier Breton** - Maître de conférence, Institut de démographie, Université de Strasbourg

**Luca Pattaroni** - Docteur en sociologie, Laboratoire de sociologie urbaine, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

### Professionnels extérieurs

**Tania Desfossez** - Directeur de l'aménagement du territoire, CCI

**Caroline de Francqueville** - Bureau de sociologie urbaine, Chronos

**Marc Miltenberger** - Responsable montage d'opérations, Immochan

**Jean Terrier** - Directeur commercial et marketing, CTS

### Professionnels des collectivités et de l'Etat

**Eric Chenderowsky** - Directeur de l'Urbanisme, de l'aménagement et de l'habitat, CUS

**Guy Dietrich** - Directeur général adjoint Pôle épanouissement de la personne, CG 67

**Yves Frydel** - Chef de projet Etudes régionales, INSEE Alsace

**Thierry Halay** - Chef de projet Bureau des temps, ville de Paris

**Daniel Wahl** - Chef de service adjoint Connaissance, évaluation et développement durable, DREAL

### Professionnels de l'ADEUS

**Fabienne Commessie** - Chargée d'études principale

**Vincent Flickinger** - Chargé d'études principal

**Sandrine Lechner** - Chargée d'études

**Mélanie Pous** - Chargée d'études

**Ahmed Saïb** - Directeur d'études

**Benoît Vimbert** - Chargé d'études principal

### Animation des débats, ADEUS

**Anne Pons** - Directrice générale

**Nadia Monkachi** - Directrice d'études



### Les suites de la démarche

Cette plateforme est une étape importante de réflexion qui trouvera des prolongements dans le cadre du **séminaire à visée prospective** que L'ADEUS organise du **8 au 11 juin 2010**. En effet, la journée du 9 juin sera entièrement dédiée à la problématique des modes de vie et de la réorganisation des territoires.

A cette occasion, les différents temps de débat ouverts à un large public, permettront de développer les facettes multiples du sujet.



L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

9 rue brûlée . CS 80047 . 67002 Strasbourg Cedex / Tél : 03 88 21 49 00 - fax : 03 88 75 79 42 / adeus@adeus.org - www.adeus.org

**Directrice de publication** : Anne Pons, directrice générale, ADEUS - **Rédaction** : Nadia Monkachi et Sandrine Lechner, ADEUS

**Réalisation graphique** : Sophie Monnin, ADEUS - **Photos** : Jean Isenmann, ADEUS

Numéro ISSN : 2106-7473