



HAL
open science

Reconfigurations de l'habiter et construction d'un local métropolitain

Séverine Bonnin-Oliveira, Fabrice Escaffre, Lionel Rougé

► **To cite this version:**

Séverine Bonnin-Oliveira, Fabrice Escaffre, Lionel Rougé. Reconfigurations de l'habiter et construction d'un local métropolitain. Quand la fabrique de la métropole devient l'affaire de tous, Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines, Oct 2020, Brest, France. hal-03203984

HAL Id: hal-03203984

<https://amu.hal.science/hal-03203984>

Submitted on 21 Apr 2021

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

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

Reconfiguration de l'habiter et construction d'un « local » métropolitain

Difficilement délimitable spatialement, le fait métropolitain peut être apprécié à partir des manières d'habiter des classes moyennes. Celles-ci seront définies ici comme un groupe d'individus ayant une bonne maîtrise de leurs trajectoires sociales (diplômés, ayant un emploi) et résidentielles (propriétaire pour la plupart) au sein duquel la recherche d'autonomie individuelle est prégnante. Ces traits généraux permettent de rassembler une grande variété d'individus (notamment en terme d'âges, de genres, de niveaux de revenu) et ainsi de regrouper des personnes récemment interviewées en territoire métropolitain toulousain sur leurs modes d'habiter.

Ces classes moyennes doivent y arbitrer entre plusieurs tensions caractéristiques de la métropolisation dont voici quelques exemples. Leurs besoins en logements s'y confrontent, dans le cadre d'un marché du logement « tendu » à leurs aspirations à la qualité de vie. Si cette qualité se traduit notamment par la recherche de proximité avec des espaces ouverts, elle peut entrer en opposition avec la densification à l'œuvre dans des territoires métropolitains en croissance démographique et visant à ne plus autant s'étaler. Autre situation de tension : vivre dans un vaste espace urbanisé peut se traduire par la recherche d'une réassurance collective de proximité à travers la construction de communs mais aussi par le renforcement de logiques d'entre-soi plus excluantes. Enfin, et la récente période de confinement l'a souligné, l'habiter métropolitain oscille entre le flot de l'accélération quotidienne et la recherche de son ralentissement.

Les arbitrages des individus entre ces tensions, et bien d'autres, se traduisent notamment dans leurs manières d'habiter. Après avoir laissé entrevoir une « ville à la carte », particulièrement dépendantes de mobilités multiples et à plusieurs échelles, ces arbitrages semblent renvoyer aujourd'hui à la réémergence de la figure d'un « local » qui s'exprime en différentes parties des métropoles autour d'une revalorisation de la proximité voire de l'idée du « village ». Ce « local » s'intègre comme une composante réaffirmée du confort résidentiel dès lors qu'il peut s'appuyer sur des conditions favorables telles que le renforcement des centralités de proximité ou les systèmes de mobilités alternatifs à l'automobile. Il peut aussi émerger des pratiques habitantes elles-mêmes qui « font avec » le territoire, en révélant les potentialités et en pointant les défauts. Il interroge ainsi les écarts, les décalages entre ce que permet la métropole et les manières dont les habitants s'en saisissent concrètement.

En territoire toulousain comme ailleurs, la métropole est en fait le nom donné à une pluralité de territoires et de réseaux. L'enquête menée va ainsi du centre métropolitain, en l'occurrence celui de Toulouse jusqu'aux marges de l'aire urbaine de Toulouse soit jusqu'à la limite de l'influence « productivo-résidentielle » la plus directe de la métropole. Elle concerne des habitants vivant dans des territoires divers allant du bâti ancien de centre-ville ou centre-bourg, aux quartiers récents en passant par des secteurs pavillonnaires. Les reconfigurations de l'habiter des classes moyennes s'y traduisent-elles de manières similaires ? Au-delà de ces différenciations potentielles par les territoires habités, différentes figures d'habiter métropolitains se dessinent-elles à partir d'autres critères ? L'âge, la trajectoire personnelle, l'expérience résidentielle, etc. ?

D'une manière générale, il semble que les modes d'habiter, toujours inscrits dans le paradigme de la mobilité, se recomposent partout dans les territoires d'étude en

ménageant des alvéoles valorisant, outre leur logement, l'accès à des aménités fonctionnelles autant que « naturelles » aux échelles proches du quotidien comme à celles plus éloignées des fréquentations occasionnelles. Ces différentes échelles d'un habiter métropolitain « entre-deux » s'inscrivent entre le maintien de logiques centre-périphérie, l'éclatement d'un vécu « à la carte » et la reconfiguration un local métropolitain.

Si ces alvéoles sont principalement ancrées dans une sphère d'activités résidentielles, elles s'élargissent parfois au travail intégré dans la proximité résidentielle voire organisé en télétravail pour une petite partie des enquêtés y compris avant la période du confinement. Ces alvéoles résidentielles ne sont donc pas que des pôles de logement elles intègrent des services, des emplois, des espaces naturels... Elles délimitent des entre-deux au sein d'espaces vécus bien plus vastes. Dans les discours, elles varient selon qu'on se trouve dans le centre-ville de Toulouse, des quartiers péricentraux, des bourgs, des petites villes, des espaces pavillonnaires, etc. Cette géométrie variable s'observe par leurs étendues plus ou moins vastes, leurs densités bâties différenciées, leurs végétalisations différentes, leurs discontinués... Ceci étant, elles ont pour point commun d'être valorisées. Le confort résidentiel qu'elles procurent est jugé à l'échelle du logement lui-même mais intègre aussi la mobilité, en particulier celle de proximité, très souvent encore du point de vue automobile mais aussi très largement à partir des autres modes et plus particulièrement des réseaux cyclables et des TVB. C'est ainsi la question de la qualité des espaces publics qui est posée et renouvelée dans les différents bassins constitutifs de la métropole, bien au-delà de ses seules centralités et maillages principaux, au-delà aussi des formes cardinales de l'espace public.

Inscrites dans des modes d'habiter polycentrés, les alvéoles résidentielles trouvent leur place dans des bassins de vie régulièrement pratiqués au sein desquels, hormis pour les individus y résidant, les relations au centre-ville de Toulouse, comme centre principal de la métropole, sont régulièrement ténues. Le centre métropolitain est parfois lieu d'emploi ou d'étude, parfois passage obligé du fait de l'organisation des systèmes de transport, souvent destination ludique, festive ou culturelle mais il n'est pas nécessairement un espace du quotidien. Sa fréquentation est plus occasionnelle, il conserve des fonctions symboliques d'identification par ses hauts-lieux mais son usage est articulé avec des centralités multiples à la fois hiérarchisées et diffuses, propre à chaque individu. Cela vient, en contrepoint de l'ancrage dans les alvéoles résidentielles, caractériser des modes d'habiter où la mise en relation des lieux fréquentés fait systèmes et au sein desquels les mobilités dans leurs diversités, pas seulement domicile-travail ni centre-périphérie, sont une variable clé expliquant leur place centrale dans les projets comme dans le débat public métropolitain.

Ainsi les modes d'habiter métropolitains sont construits par les habitants dans une dialectique entre « bonnes distances » et « bonnes articulations » au sein de la métropole ou à ces principales centralités et pas seulement dans des logiques de dépendance inhérentes au modèle centre-périphérie. Ces articulations peuvent s'opérer via les infrastructures comme avec cet habitant du frontonais qui jongle selon les lieux et les semaines entre voiture, train et vélo pour ses déplacements et ceux de ses enfants. L'action publique métropolitaine est ici très attendue afin que ces articulations mobilitaires s'opèrent au mieux mais certains des ménages rencontrés les réalisent déjà, au prix parfois d'un certain inconfort. Les discours mentionnent aussi des articulations alimentaires qui valorisent certes la proximité mais qui l'envisage à l'aune des capacités

des réseaux connectant la métropole à son environnement. Ainsi de cette habitante de Colomiers qui cherche à s'approvisionner localement et pour cela se fait livrer sa viande par un réseau de producteurs aveyronnais... Plus généralement, les références aux AMAP témoignent de formes d'articulation avec les espaces agricoles « proches » qui participent aussi à construire une partie du réseau social sur lequel reposent les alvéoles habitées. Enfin, les articulations récréatives de plein air sont très nombreuses. Elles valorisent la proximité résidentielle immédiate et jouent des possibilités offertes par une métropole inscrite dans sa région. Sur ce plan ludique, les ménages usent d'espaces aménagés à cette fin mais si ceux-ci font défaut ils n'attendent pas et s'approprient par leurs pratiques des espaces leur convenant. Ces articulations s'opèrent donc pour partie à côté des projets métropolitains dès lors qu'on les considère à l'aune des périmètres institutionnels et interpellent ainsi les modalités d'articulation qui fonctionnent ou se construisent du côté de la gouvernance des territoires.

Enfin, on sait que la métropole ne profite pas de la même manière à tous. Cette enquête sur des ménages de classe moyenne sera ainsi poursuivie à l'automne en direction de ménages plus modestes appartenant aux catégories populaires. Elle pose d'ores-et-déjà, dans ce sens, plusieurs interrogations. Les alvéoles ici plutôt valorisées ne sont-elles pas aussi enfermantes pour une partie de la population peut-être moins à même de les articuler avec d'autres lieux et d'autres échelles ? Constituent-elles des centralités populaires porteuses de ressources propres ? Pour ceux pour qui l'usage de la voiture n'est pas possible ou très contraint, comment le vécu articulant plusieurs échelles qui vient d'être décrit fonctionne-t-il dans le même contexte d'étude ? Par ailleurs, dans les lieux étudiés, l'articulation entre le logement et les autres lieux habités se construit dans une forme de valorisation réciproque et non pour fuir, par exemple, des logements trop petits ou dégradés en fréquentant les espaces publics. La reconfiguration d'un local métropolitain n'est pas, du moins en faisons-nous l'hypothèse avec ce second temps d'enquête, toujours garante d'une habitabilité améliorée et en ce sens renvoie aux interventions publiques pouvant l'accompagner en la maillant (d'équipements, par des infrastructures de transport comme des chemins) et, en même temps, en cherchant à y garantir un maximum de confort résidentiel pour tous.

Séverine Bonnin-Oliveira (LIEU/Aix-Marseille Université), Fabrice Escaffre (LISST/Université Toulouse-Jean Jaurès) et Lionel Rougé (ESO et LISST/Université Caen-Normandie) travaillent conjointement¹ dans l'Axe 1 du **POPSU Métropoles – Toulouse** intitulé « Réinterroger les causes et les effets de la croissance toulousaine à partir de « récits d'habiter métropolitains » ».

¹ Louisa Bekaddour et Jules Gales, étudiants en Master « Villes, Habitat et Transition Écologique » à l'Université Toulouse-Jean Jaurès ont aussi participé à la rédaction de cette proposition.