# La villa, un choix familial

Autor(en): **Kaufmann, Vincent**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 07: **Zones villas**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-99743

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

Vincent Kaufmann

# La villa, un **choix familial**



**On a fait le constat, à travers toute l'Europe, que la périurbanisation est liée à l'habitat et à la famille et qu'elle participe à un développement urbain qu'on pourrait qualifier de non durable. Mitage du sol, ségrégation, forte utilisation de l'énergie fossile, sont associés à la périurbanisation de l'habitat. Dans le cadre du PNR 54, notre projet de recherche a consisté à interroger un certain nombre d'idées préconçues concernant cette périurbanisation liée à l'habitat familial, aux représentations de l'habitat et aux modes de vie des familles.**

On partira des résultats d'une précédente recherche qui avait déjà abordé ces questions, menée dans quatre agglomérations françaises à la fin des années 1990, basée sur une enquête portant sur 5500 personnes habitant l'agglomération lyonnaise, l'Ile de France, Strasbourg et l'agglomération marseillaise. Ces personnes ont été interrogées sur la correspondance entre désir de localisation résidentielle et localisation résidentielle effective, les réponses ayant été triées en fonction du statut de propriétaires ou de locataires, parmi les gens qui habitent en milieu urbain ou suburbain (fig. 2). Parmi les propriétaires, 72 % de la population est finalement bien dans le contexte urbain. Par contre, ce qui est plus surprenant, 44 % de ménages de propriétaires qui habitent en tissu périurbain souhaiteraient habiter dans un milieu plus dense. Ce genre de résultats est embarrassant, parce qu'il semble issu de l'idéologie du chercheur.

1

Une enquête quantitative ne permettant pas d'aller beaucoup plus loin, à part quelques croisements et éventuellement une analyse multivariée, on a lancé une campagne d'entretiens qualitatifs qui n'était pas prévue au début. Derrière ce 44 %, il y a en fait plusieurs choses. Premièrement, une série de personnes sont devenues propriétaires dans le périurbain par défaut. Ils avaient le choix de devenir propriétaires dans un quartier de banlieue mais, notamment en raison de la réputation scolaire, ont décidé de partir plus loin. C'est un résultat assez intéressant. Deuxièmement, certains rêvaient de la maison individuelle et se la sont payée, mais n'avaient pas imaginé le mode de vie qui va avec, c'est-à-dire les déplacements quotidiens et les bouchons. Ce premier résultat – qui n'est toutefois pas valable pour la Suisse – montre que la maison individuelle est au cœur d'arbitrages, dans des situations un petit peu plus complexes que ce qu'on avait imaginé.

## Contexte suisse

Le premier objectif de la recherche était d'identifier des éléments qui pouvaient précisément influencer ces arbitrages de localisation des familles (par exemple, le fait qu'il n'y aurait pas de périurbanisation s'il n'y avait pas de voiture). Le deuxième objectif était d'analyser les facteurs contribuant à la qualité de vie en ville et au développement de modes de vie moins dépendants de la voiture, à partir des éléments influençant l'arbitrage de localisation des familles. Enfin, il s'agissait d'étudier des formes d'intervention urbanistiques et architecturales qui pourraient permettre de développer des formes d'habitat qui ne seraient pas strictement individuelles, mais néanmoins attrayantes pour des familles.

Pour aborder cette question des arbitrages, on a voulu reconstituer les modes de vie dans leur complexité, c'est-à-

*Fig. 1 : Zone en construction à Plaffeien (FR)*
*(Photo Yves André, © Enquête photographique fribourgeoise 2008)*

*Fig. 2 : Enquête sur le désir de localisation résidentielle et la localisation résidentielle effective*

*Fig. 3 : Sept types de modes de vie résidentiels*

dire le rapport fonctionnel, la vie quotidienne et pratique, le système de lieux fréquentés, mais aussi la question de la vie sociale, des relations à l'autre autour de l'habitat, l'importance de l'être dans un quartier où on peut tisser ce type de relations. Cette dimension nous a semblé essentielle, même si elle est rarement introduite dans ce type d'enquête : le rapport sensible, le sentiment d'aisance, les préférences en matière de forme urbaine, les lieux dans lesquels on se sent plus ou moins bien indépendamment des aspects fonctionnels. C'est en effet en tenant compte de ces trois dimensions que l'on peut travailler précisément sur les arbitrages de localisation résidentielle et les différentes dimensions qui les sous-tendent.

Pour travailler sur cette question, nous avons mené une double enquête comparative, dans l'agglomération bernoise et l'agglomération lausannoise. Une première enquête qualitative a débuté par des entretiens en profondeur, dans huit quartiers, auprès de familles. Puis, sur la base de ces entretiens, nous avons développé un questionnaire qui reprend ces trois dimensions : sensible, fonctionnel et social. Ces entretiens ont permis d'identifier les facteurs qui étaient importants dans les trois domaines et dans l'enquête quantitative.

Mille entretiens par télephone ont permis de quantifier ces facteurs, puis d'en tirer sept types de modes de vie résidentiels, selon une typologie basée sur des analyses multivariées (fig. 3). Il est apparu qu'il existe une grande diversité en matière de modes de vie et d'inspiration résidentielle des familles. Corollaire de ce premier constat, dans un même quartier, dans une même commune, il existe des gens ou des familles ayant des modes de vie, des ancrages, des pratiques et des aspirations très différents. Ainsi, les dimensions autour desquelles se construisent les arbitrages sont pas nécessairement pas les mêmes pour tout le monde.

Cette constation devrait nous indiquer qu'il ne faut pas avoir une vision trop économique du choix résidentiel. Cette dimension, certes importante, n'est pas essentielle pour tous. En faisant le lien avec le revenu des ménages, on s'aperçoit que certains types sont très fortement associés au revenu. Mais il y a aussi, notamment dans les classes moyennes, des modes de vie fortement différenciés, selon les dimensions de la typologie, mais à revenu équivalent. Ce qui montre qu'une vision unidimensionnelle du choix résidentiel comme conséquence du marché du logement est à la fois vraie et fausse. Elle est vraie pour un certain nombre de personnes, notamment celles ayant peu de ressources financières, mais assez largement fausse pour les classes moyennes et moyennes supérieures.

**Habite en tissu urbain / suburbain**

| | souhaite habiter en tissu urbain | souhaite habiter en tissu périurbain |
|---|---|---|
| **Propriétaire** | **72%** | **28%** |
| **Locataire** | **63%** | **37%** |

**Habite en tissu périurbain**

| | souhaite habiter en tissu urbain | souhaite habiter en tissu périurbain |
|---|---|---|
| **Propriétaire** | **44%** | **56%** |
| **Locataire** | **31%** | **69%** |

2

| Caractéristiques de modes de vie des personnes | | Classification selon les critères de choix (qualités recherchées) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Citadins engagés | communautaristes | Élitistes sécuritaires | Citadins individualistes | Contraints insatisfaits | Rurbains localistes | Rurbains individualistes |
| Type de mobilité quotidienne | Auto/moto exc lusif | --- | | ++ | -- | | +++ | +++ |
| | TP exclusif | +++ | | --- | ++ | | -- | |
| | Auto+TP | - | | +++ | | +++ | - | |
| Fréquentation du quartier (loisirs, achats et bars/restaurants) | | ++++ | +++ | -- | ++ | | -- | --- |
| Importance de la proximité | Travail | + | + | - | + | - | + | - |
| | Commerce | + | + | + | + | | | |
| | Ecoles | + | + | + | | - | | - |
| Ancrage social | Amis | + | ++ | -- | | -- | ++ | -- |
| | Famille | | | | | | | |
| Convivialité de proximité | Voisins | | +++ | | | | | |
| | Coopérative | ++ | -- | -- | ++ | | | |
| | Vie associative | ++ | ++ | - | | - | | - |
| Réputation | Quartier | + | + | + | - | - | | |
| | Ecoles | + | ++ | ++ | - | - | | |
| | Sécurité | + | + | ++ | - | - | + | |
| Préférences sensibles | Nature | + | + | ++ | | - | ++ | ++ |
| | Urbain | ++ | | -- | + | - | -- | |
| Taille du groupe | | 13% | 17% | 21% | 15% | 13% | 10% | 10% |

3

*Fig. 4 : Zone villas à Posieux (FR)*
*(Photo Yves André, © Enquête photographique fribourgeoise 2008)*

*(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'auteur.)*

4

**Berne/Lausanne**

On constate des différences importantes entre les agglomérations bernoise et lausannoise, dans la géographie de ces types et la manière dont ces types se distribuent dans l'espace. Ce qui ouvre la question de l'hospitalité de l'espace. Ces deux agglomérations n'offrent pas les mêmes potentialités d'accueil à ces différents modes de vie. Très concrètement, l'agglomération bernoise est plus ouverte, notamment en raison de son système de transports publics extrêmement efficace qui permet à des personnes qui auraient un mode de vie fortement basé sur la fréquentation du centre ville et des rapports de proximité d'habiter assez loin de la ville.

En conclusion, on remarque en premier lieu qu'il existe une très grande diversité des modes de vie au sein des familles et que ces modes de vie sont fortement contrastés en termes de consommation de déplacement automobile. En second lieu, la localisation résidentielle dépend de la rencontre entre ces modes de vie et l'hospitalité offerte par un territoire donné. A Berne et à Lausanne, la manière dont les modes de vie se distribuent dans l'espace est assez différente, il y a moins de diversité au sein du territoire en termes de modes de vie, c'est-à-dire que la réceptivité de l'espace à cette diversité est plus faible à Lausanne qu'à Berne.

La maison individuelle ne représente pas un désir généralisé au sein de la population, et même si une majorité souhaite une maison individuelle, ce souhait se construit bel et bien autour d'arbitrages. Rendre les alternatives à la maison individuelle plus attrayantes pour les familles implique de développer un urbanisme des modes de vie. Si on reprend les sept types qui émergent de l'enquête, on s'apperçoit qu'à mode de vie équivalent, certains choisissent la maison individuelle et d'autres pas.

Un urbanisme des modes de vie est donc bien le mot clef. C'est la principale conclusion opérationnelle de cette recherche. Si on veut travailler sérieusement ces questions et offrir des alternatives à la maison individuelle pour les familles, il faut s'intéresser à la manière dont les familles vivent et proposer chacune de ces types de famille « chaussure à leur pied », d'autant plus pour les types de familles qui ne sont pas à priori pas des fans de maison individuelle.

Vincent Kaufmann, sociologue, dr ès sciences EPFL
EPFL ENAC INTER LASUR, BP 2242 (Bâtiment BP)
Station 16, CH – 1015 Lausanne