

Faculté des lettres et des sciences humaines



Institut de Sociologie

Fbg de l'Hôpital 27

2000 Neuchâtel

www.socio.unine.ch

Gestion de l'espace public et nouveaux aménagements urbains à La Chaux-de- Fonds : entre aspirations et réalité quotidienne

Recherche réalisée dans le cadre du Séminaire d'Introduction à la recherche sociologique 2007-2008, dirigée par le professeur François Hainard et ses assistants Patrick Ischer et Mihaela Nedelcu

Les étudiant-e-s suivant ont participé à cette recherche :

David BALLARIN

Jérôme BERNHARD

Julien BOEGLI

Séverine BOILLAT

Camille CHARDON

Vanessa CIARDO

Zoé DECKER

Nieves DEL FRESNO M.

Demet ERCAN

Elodie GAILLE

Philippe GUERMANN

Marina HILDBRAND

Sabine JACOT

Sylvie JAGGI

Bogomil KOHLBRENNER

Mélanie KORNMAYER

Ariane MATTER

Sylvère MERCIER

Juan José MONTALVA

Frédéric MURE

Cécile NAVARRO

Camille Jean PELLAUX

Vincent PREBANDIER

Nancy QUIQUEREZ

Leïla ROELLI

Angelo SCARCIA

Mathias SCHREIER

Julie TREPIER

Table des matières

| | |
|--|----|
| AVERTISSEMENT | 5 |
| 1. Introduction | 6 |
| 2. Construction de la problématique de recherche | 8 |
| 2.1. Etat des lieux : cadre théorique et concepts-clés | 8 |
| 2.1.1. Des besoins et des aspirations dissonants | 8 |
| 2.1.2. Une prise en compte de la dissonance cognitive..... | 9 |
| 2.1.3. Le développement urbain durable | 9 |
| 2.1.4. La mobilité sous l'angle de la durabilité | 10 |
| 2.1.5. La gouvernance | 11 |
| 2.1.6. Le syndrome NIMBY..... | 13 |
| 2.1.7. Le tournant communicationnel en planification..... | 14 |
| 2.2. Axes, questions et hypothèses de recherche..... | 15 |
| 3. Méthodologie de la recherche | 18 |
| 4. Caractéristiques sociodémographiques de la population ayant répondu au questionnaire .. | 20 |
| 5. Les représentations sociales : une clé de lecture des besoins et des aspirations des Chaux-de-Fonnières en matière d'aménagement urbain | 25 |
| 5.1. Les représentations que les Chaux-de-Fonnières ont de leur ville..... | 25 |
| 5.2. Quelques facteurs explicatifs des variations des représentations de la ville | 26 |
| 5.3. Image du POD | 27 |
| 6. Désir de changement | 29 |
| 6.1. Quelques facteurs influençant le désir de changement des aménagements urbains en ville de La Chaux-de-Fonds | 29 |
| 6.1.1. L'âge..... | 29 |
| 6.1.2. La profession | 30 |
| 6.1.3. La formation | 31 |
| 6.1.4. L'image de la ville..... | 31 |
| 7. Quels sont les changements souhaités par les habitants de la ville de La Chaux-de-Fonds ? | 33 |
| 7.1. Les aménagements urbains que les Chaux-de-Fonnières aimeraient voir créés ou améliorés | 33 |
| 7.2. Rôle des variables sociodémographiques influençant les types de changements urbains les plus souhaités..... | 34 |

| | |
|---|----|
| 7.2.1. Places de jeux | 34 |
| 7.2.2. Zones piétonnes | 35 |
| 7.2.3. Elargissement des trottoirs | 36 |
| 7.2.4. Espaces verts | 36 |
| 7.3. Les suggestions des répondants..... | 37 |
| 7.3.1. Propositions des répondants en matière de revalorisation du centre-ville | 38 |
| 7.3.2. Propositions des répondants en matière d'esthétique..... | 39 |
| 7.3.3. Propositions des répondants concernant le trafic routier | 40 |
| 7.3.4 Propositions des répondants concernant le transport non-automobile | 41 |
| 7.3.5. Autres suggestions..... | 42 |
| 8. Pratiques de mobilité et report modal en ville de La Chaux-de-Fonds | 44 |
| 8.1. Caractéristiques des pratiques de mobilité | 44 |
| 8.1.1. L'influence de l'âge et du revenu sur les pratiques de mobilité..... | 46 |
| 8.2. Les pratiques de mobilité et le report sur d'autres modes de transport..... | 50 |
| 8.2.1. Représentation de la gestion du trafic du trafic automobile..... | 50 |
| 8.2.2. Rapport à l'automobile et report modal | 50 |
| 8.2.3. Caractéristiques de la politique de transport et frein au report modal | 51 |
| 8.2.4. Le rôle du revenu..... | 53 |
| 8.2.5. Influence de la qualité de l'offre de transport public sur le choix modal..... | 54 |
| 8.2.6. L'influence du revenu | 56 |
| 9. Facteur de refus d'un projet d'aménagement urbain..... | 58 |
| 9.1. Facteurs pris en compte pour l'acceptation ou le refus d'un projet urbain | 58 |
| 9.2. Effets du syndrome NIMBY sur l'acceptation ou le refus d'un projet urbain | 59 |
| 10. Acteurs impliqués dans le processus d'élaboration d'un projet urbain..... | 62 |
| 10.1. Prise en compte de l'avis des habitants | 63 |
| 10.2. L'accompagnement des projets d'aménagement urbain par des spécialistes | 63 |
| 11. Information et communication | 65 |
| 11.1. Connaissance des projets d'aménagement urbain..... | 65 |
| 11.1.1. Les facteurs influençant le niveau de connaissance des projets urbains | 65 |
| 11.2. Les moyens d'information les plus utilisées par la population | 68 |
| 11.3. Le projet d'aménagement d'une zone de rencontre sur le tronçon de l'avenue Léopold-Robert compris entre la Grande-Fontaine et le théâtre..... | 69 |
| 11.4. Moyens de consultation souhaités par les Chaux-de-Fonniers | 70 |

| | |
|--|----|
| 11.4.1. Préférence des moyens de consultation et profil sociodémographique des répondants | 71 |
| Remarques conclusives | 74 |
| Bibliographie..... | 76 |

AVERTISSEMENT

Cette recherche est le produit d'un séminaire d'introduction à la recherche effectué durant l'année académique 2007-2008 par une trentaine d'étudiant-e-s regroupé-e-s en 7 équipes.

Le nombre important de participant-e-s conduit nécessairement à des styles rédactionnels différents perceptibles au cours des différents chapitres, de même qu'à une construction des tableaux statistiques parfois hétérogène.

Ceci n'enlève rien au sérieux ni à la qualité scientifique des résultats pour lesquels les responsables du séminaire se portent garant-e-s.

1. Introduction

Depuis quelques années, la revitalisation ou le réaménagement du centre-ville de La Chaux-de-Fonds est une question récurrente dans les préoccupations des autorités. Celles-ci ont placé l'attractivité du centre-ville parmi leurs priorités en matière d'urbanisme, en tant que contribution à l'image de la ville et à sa qualité de vie. Dans la concurrence actuelle que se livrent les centres urbains, il est primordial de pouvoir offrir des conditions intéressantes en terme de qualité de vie et d'attractivité afin de pouvoir attirer de nouveaux habitants et/ou de fixer les personnes qui travaillent à La Chaux-de-Fonds mais qui n'y résident pas. Pour cela, il est nécessaire d'entreprendre ou de penser de nouveaux aménagements pour dynamiser la cité, améliorer son attractivité, soutenir le commerce de détail et donner une image vivante et contemporaine de la ville, de sorte à donner envie de venir visiter, habiter ou rester à La Chaux-de-Fonds.

A titre d'exemple, le tronçon de l'avenue Léopold-Robert situé entre la place de la Gare et la place de l'Hôtel-de-Ville fait l'objet de réflexions prioritaires, vu sa situation stratégique et son identification comme véritable centre-ville par la population. Or l'avenue Léopold-Robert (Le Pod) sert de nerf central au trafic urbain. 70'000 voitures circulent quotidiennement sur cet axe. C'est un chiffre très élevé en comparaison avec d'autres villes suisses à population de même taille. Des études ont relevé que pour la grande majorité des véhicules circulant sur cette avenue, il s'agissait d'un trafic intra-urbain (70%). Bref Le Pod, considéré comme le cœur de la cité, est surchargé par le trafic et présenterait ainsi une mauvaise image de La Chaux-de-Fonds.

Compte tenu de l'importance pratique et symbolique que cet axe de trafic joue pour les habitants de la ville, lors de l'élaboration du Plan directeur de la mobilité urbaine, les autorités chaux-de-fonnières ont organisé, dès 2001, des forums civiques de manière à leur donner la possibilité d'exprimer leurs aspirations en matière d'aménagements urbains et de qualité de vie en ville. Les forums concluaient entre autre que le centre-ville manquait d'attractivité et d'espaces conviviaux, à l'image d'une zone piétonne par exemple, où les badauds peuvent flâner, déambuler librement ou encore trouver un endroit pour s'asseoir et discuter. Les conclusions de ces forums ont servi de base à la rédaction du Plan directeur de la mobilité urbaine et ont été intégrées de façon à pouvoir être incluses dans la conception et la réalisation de projets d'aménagements urbains. Partant de là, un concours d'urbanisme a été lancé pour l'aménagement d'une zone de rencontre le long de l'avenue Léopold-Robert (sur le tronçon compris entre la Grande-Fontaine et le Théâtre). Un jury a siégé et a retenu un projet lauréat.

Le projet retenu par le jury prévoyait un certain nombre de mesures d'aménagement visant à créer un centre-ville convivial : réduction des voies de circulation, limitation de la vitesse à 20 km/h., augmentation de la largeur des trottoirs, accessibilité aux commerces du centre-ville garantie en voiture individuelle, installation de mobilier urbain attrayant. Ce projet était devisé à quelques CHF 5'480'000. Soumis au Conseil général (organe législatif), il reçoit son aval par 24 voix contre 9. Bien qu'accepté par ledit Conseil – qui regroupe l'ensemble des représentants des citoyens- et étant une émanation directe du Plan directeur de la mobilité urbaine, le projet de réaménagement est combattu par référendum et la décision finale vient

des Chaux-de-Fonniers¹ eux-mêmes qui rejettent massivement le projet en mars 2004 (80% de non) !

Plus récemment, les services communaux ont imaginé un projet de cheminement piétonnier sur la rue du Collège-Industriel, itinéraire privilégié entre centre-ville, la Bibliothèque et les quartiers nord ; l'exposition en plein air d'affiches organisée dans le cadre des quatre saisons Art nouveau a permis précédemment de soustraire à la circulation la rue du Collège-Industriel. A l'issue de l'exposition, plutôt que de la rendre à la circulation, le service d'urbanisme et de l'environnement (SUE) a entendu et récolté les avis (divers) de riverains, utilisateurs, etc. de la rue du Collège-Industriel et a décidé d'y créer un cheminement piétonnier. Le projet de réaménagement de la rue du Collège-Industriel constitue un moyen d'intervention fort au centre-ville et marque l'intention du Conseil communal de rendre attractive l'accessibilité du centre tant pour les automobilistes que pour les personnes se déplaçant à pied (en nombre non négligeable comme le révèle l'enquête conduite ici), en créant les conditions cadres nécessaires à toutes les pratiques dans l'esprit du Plan directeur de la mobilité urbaine. Ce projet a été soumis au Conseil général en mars 2007 et accepté par ce dernier. Toutefois des menaces de référendum ont été brandies. Le Conseil communal a souhaité éviter un blocage politique sur la question de l'aménagement des espaces publics et un nouveau report des autres projets en préparation et a préféré retirer le projet.

Malgré le vote positif du Conseil général, le Conseil communal est ainsi arrivé à la conclusion qu'il convenait de commencer par un autre projet. Lors des concertations avec les représentants des divers partis, le réaménagement de la place et de la rue du Marché est apparu comme davantage capable de recueillir le soutien des différents groupes et de donner lieu à un consensus. En mai 2007, le Conseil général accepte la demande de crédit qui lui est soumise pour le réaménagement de la rue et de la place du Marché. Compte tenu des discussions préalables et du « gentlemen agreement » conclu entre le Conseil communal et les groupes du Conseil général, les risques de blocages sont cette fois-ci relativement réduits. Ce projet a déjà démarré en automne 2007.

C'est dans ce contexte que le service de l'urbanisme de La Chaux-de-Fonds a contacté l'Institut de sociologie de l'université de Neuchâtel pour qu'il explore, dans le cadre de son séminaire d'introduction à la recherche, d'une part les circonstances du refus, en 2004, du projet de zone de rencontre et, d'autre part, les aspirations des Chaux-de-Fonniers en matière d'aménagement et de gestion de l'espace public. Dans l'objectif d'amener des éléments de réponse et de contribuer à la compréhension de la complexité du phénomène, les étudiant-e-s dudit séminaire ont mené une recherche autour de quatre axes de réflexion : l'aménagement urbain en tant que processus multi-acteurs, les pratiques de mobilité des habitants de La Chaux-de-Fonds, les stratégies d'information et de communication sur les projets d'aménagement urbain et les mécanismes de l'action publique y comprises les modalités de prise de décision. Ce rapport synthétise les principaux résultats de cette recherche, articulés autour de ces quatre axes.

¹ Dans ce travail, par souci d'alléger le texte, l'appellation « Chaux-de-Fonnier » comprend aussi bien les femmes que les hommes.

2. Construction de la problématique de recherche

Cette brève introduction montre que les autorités et les services communaux sont confrontés, dans l'exercice quotidien de leur activité, à des oppositions ou des blocages (ou des menaces de blocages) qui viennent contrarier les plans imaginés et les projets conçus et acceptés par le législatif ! Ceci même quand les aspirations des Chaux-de-Fonniers ont été prises en compte en amont, dans la phase d'élaboration du plan directeur de la mobilité. Ce constat mène à poser la question suivante : **Quel modèle de gouvernance est le plus adapté pour conduire un projet d'aménagement du centre-ville de La Chaux-de-Fonds, en accord avec les attentes de toute la population, permettant ainsi de mieux prendre en compte ses aspirations et résorber les conflits issus d'intérêts divergents?**

Dès lors, plusieurs questionnements sont à l'origine de cette recherche : Comment apprécier au plus juste les réels désirs des uns et des autres en matière d'aménagements urbains ? Pour quelles raisons ou quels facteurs primordiaux les citoyens de La Chaux-de-Fonds acceptent ou refusent les nouveaux projets d'aménagement urbain ? Quels sont les critères déterminants qu'il convient de retenir pour dynamiser un centre urbain ? Quels sont les besoins et les pratiques des Chaux-de-Fonniers en matière de choix de transport ? Comment s'articulent dans ces processus les aspirations des citoyens et les intérêts des groupes particuliers (commerçants, lobby automobiliste, partis politiques, etc.) ? Comment aboutir à la réalisation de tels projets si tant d'intérêts divergents s'expriment et de groupes de pression s'opposent ?

Dans le dessein de donner des éléments de réponses à ces interrogations et afin d'apprécier la complexité du problème, nous nous référerons à différentes approches théoriques. En premier lieu, nous exposerons quelques concepts-clés de la sociologie. Ainsi, les notions de représentations sociales, de besoins et d'aspirations fourniront des grilles de lecture et des systèmes d'interprétations de la réalité pertinents pour comprendre les enjeux qui se trament dans des projets de réaménagement de l'espace urbain. Ensuite, nous reviendrons sur le paradigme du développement urbain durable pour appréhender la problématique de la mobilité et celle de la gouvernance, éléments qui nous semblent être l'objet de lutte et, de fait, des freins à la production et à la transformation du paysage urbain.

2.1. Etat des lieux : cadre théorique et concepts-clés

2.1.1. *Des besoins et des aspirations dissonants*

Le concept de représentation sociale apparaît ici comme un concept-clé pour comprendre comment les habitants de La Chaux-de-Fonds se positionnent par rapport aux aménagements urbains proposés par les autorités locales. L'usage de ce concept, théorisé à l'origine par la psychologie sociale, s'est ensuite fortement répandu au sein des différentes branches des sciences humaines et sociales comme la sociologie, l'anthropologie ou la géographie. Dans le cadre de notre recherche, la pertinence de l'utilisation du concept de représentations sociales réside dans le fait qu'il permet d'approcher la complexité des mécanismes de construction sociale de l'aménagement des espaces urbains et la multitude de logiques d'action qui en découlent. En tant que grilles de lecture et systèmes d'interprétation de la réalité, les représentations sociales constituent la clé explicative de l'écart qui se glisse entre le monde réel et les multiples images que s'en construisent les individus (Jodelet, 1991). Le recours à ce concept permet de démontrer et d'expliquer les variances interindividuelles et intergroupes des façons de concevoir la réalité. Découlant des représentations sociales, il apparaît que les notions de besoins et d'aspirations nous permettront également de rendre compte des raisons pour lesquelles les Chaux-de-Fonniers se montrent en accord ou réfractaires à certains projets. Suivant Chombart de Lauwe (1971), aux concepts de besoins biologiques, physiologiques et

matériels des individus vient s'ajouter le besoin de "ne pas être déconsidéré". Ensuite, par souci de distinguer les besoins des aspirations, il insiste sur la dimension sociale, collective et participative de l'aspiration : "*Sa réalisation [de l'aspiration] peut s'effectuer méthodiquement dans un projet permettant à l'individu de participer à la vie sociale par une action ordonnée. Il ne peut le faire qu'en relation avec d'autres hommes. Ses aspirations convergent avec celles de ses voisins ou en divergent. Les convergences et les conflits d'aspirations sont des phénomènes sociaux liés aussi bien à la conjoncture économique ou à l'évolution démographique qu'à des traits culturels, à des idéologies, à des croyances et des mythes*" (Chombart de Lauwe, 1971 : 19).

De fait, dans la mesure où un projet urbain vise à modifier l'espace public, il n'est pas rare qu'il soit en contradiction avec les aspirations de la population. Or, cette dernière n'étant pas homogène, les besoins et les aspirations peuvent varier d'un groupe social à l'autre. Selon De Sablet (1988), architecte et urbaniste, il est toutefois possible de tenir compte de toutes les préoccupations : "*une population donnée se compose de divers groupes dont il est possible d'approcher les aspirations (...). De tels groupes sont des entités fluctuantes qui se superposent et dont les spécificités doivent toutes être prises en compte*" (De Sablet, 1988 : 43-44). Il faut donc souligner le fait qu'il existe des besoins propres à certains groupes, ceux-ci étant, entre autres, les lobbies automobilistes, les autorités, les partis politiques et les divers groupes qui constituent une population. Ces derniers peuvent également être segmentés et classifiés. De Sablet (1988) distingue ainsi les adolescents, les personnes âgées, les handicapés, les jeunes enfants, les immigrés, les femmes et les réfractaires à l'espace collectif.

2.1.2. Une prise en compte de la dissonance cognitive

Nous savons que les intérêts de chacun sont souvent divergents, ce qui implique inévitablement des tensions. Outre ces dissonances entre les groupes, il convient de relever celles que l'individu porte en lui. On sait depuis longtemps que la pensée de l'individu est traversée par de multiples éléments contradictoires. Cette dissonance cognitive est souvent le résultat d'un désaccord entre les attitudes et les comportements de l'individu, comme c'est le cas pour l'automobiliste soucieux de l'environnement et favorable à la création d'espaces verts dans le centre-ville ou de zone piétonne lorsqu'il quitte son véhicule ! Afin de cohabiter avec ces tensions, voire contradictions, il va mettre en place des stratégies de rationalisation en réduisant la dissonance tout en conservant ses attitudes et ses comportements. Le conducteur va ainsi essayer de minimiser l'importance des éléments dissonants en se persuadant, par exemple, qu'il y a bien assez d'espaces verts en dehors de la ville pour qu'on le laisse conduire en paix. Il ajoutera ensuite des éléments consonants pour diminuer cette dissonance gênante. Ainsi dans le cas de l'automobiliste face à un projet d'aménagement urbain qui déplacerait le flux de circulation du centre-ville vers la périphérie, il se persuadera que cette solution n'est pas idoine, car sa voiture consommerait plus d'essence, le déplacement de la circulation lui rendant le trajet plus long.

Bref outre les aspirations divergentes entre les individus ou groupe d'individus, force est de reconnaître et donc de prendre en compte les dissonances qui se manifestent à l'échelle intra-individuelle. Dans tous les cas cependant, chacun argumente sa prise de position et rationalise ses choix, ce qui rend d'autant plus complexe la production d'un projet collectif. Avant de revenir sur ce point et particulièrement sur le principe de gouvernance, nous allons brièvement présenter quelques aspects théoriques découlant de la mobilité dans une perspective de développement urbain durable.

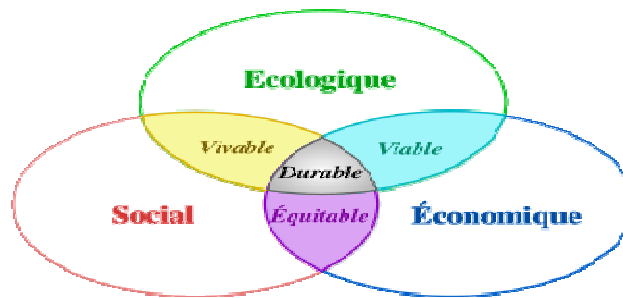
2.1.3. Le développement urbain durable

Le **développement durable** s'inscrit dans la nécessité de répondre aux besoins actuels des individus sans pour autant compromettre la possibilité des générations prochaines de répondre

aux leurs. Il y a dans cette théorie deux concepts principaux : les besoins des individus et l'idée de limitation des usages.

A partir de cela il faut envisager une double approche basée sur l'espace et le temps. Chacun, que ce soit maintenant ou dans le futur, a le même droit humain aux ressources de notre planète. Mais en profitant du droit d'utilisation de ces ressources nous avons le devoir d'en assurer le contrôle et la continuité pour les générations futures.

Le développement durable est un concept polymorphe, qui permet d'interroger l'interaction de ses trois piliers de base (économique, écologique et social). Il prône la protection de l'environnement tout en soutenant une efficacité économique et une équité sociale.



La notion de développement durable fournit une nouvelle clé de lecture du territoire et de ses transformations, permettant d'articuler plusieurs niveaux d'analyse.

2.1.4. La mobilité sous l'angle de la durabilité

Le développement périurbain est essentiellement induit par l'usage de l'automobile, qui est l'instrument privilégié d'accès au travail, aux lieux d'enseignement, de consommation, de loisirs. Le thème de la mobilité dans les villes est au cœur des débats sur le développement urbain durable, différentes mesures étant aujourd'hui imaginées afin de diminuer les effets du transport motorisé en ville sur l'environnement et son impact sur la qualité de vie des habitants (pollution sonore et atmosphérique, embouteillages, insécurité, difficultés de stationnement, etc.). La « ville compacte », la « mobilité douce », le « report modal » sont quelques-unes des notions clé autour desquelles se construisent aujourd'hui les politiques de la ville. En matière de politiques de transport, on observe depuis quelques années un gain d'intérêt pour des mesures en faveur de la mobilité douce. La marche et la pratique du vélo sont revalorisées, étant associées à une meilleure santé et qualité de vie. Le trafic motorisé est dissuadé dans les centres-villes par l'aménagement de zones 30km/h, de zones de rencontre, des zones pour piétons et des places de parcs payantes. Des notions telles que la « marchabilité » permettent de s'intéresser aux comportements des piétons et à la fonctionnalité des espaces piétons dans l'aménagement urbain². Le concept de *modalité* renvoie aux différents moyens à disposition pour permettre un déplacement, on peut les diviser en deux catégories : individuels vs collectifs. Les transports individuels se composent de la marche, du vélo, des deux-roues motorisés et de l'auto. Ils se distinguent tous par leur

² On tente dès lors de mesurer les performances de l'espace piéton. Il est évident que la marche est un critère difficilement quantifiable, complexe à mesurer par absence de standards et qu'elle ne représente pas un moyen de déplacement rapide et par conséquent performant dans une société où la vitesse des systèmes de communication est devenue une référence majeure en terme d'efficacité. L'objectif d'une telle mesure est de permettre de (re)considérer la marche comme un moyen de déplacement rendant possible une politique saine de développement durable et devenant un enjeu favorable à la santé publique.

très grande flexibilité. Les transports collectifs (autobus, trolleybus, trams, métros, trains, etc.) se divisent encore en deux ensembles : les transports en commun en site banal, qui partagent la voirie avec les autres moyens de locomotion, et ceux en site propre, qui ont l'avantage de rouler dans des couloirs indépendants du reste de la circulation limitant ainsi les problèmes de retard (Mérenne, 2003). Le concept d'*intermodalité* désigne la possibilité de changer de moyens de transport lors du déplacement, par exemple se rendre à pied à un arrêt de bus. Dans cette veine, les parkings de dissuasion (entre autres) permettent aux utilisateurs de voiture individuelle de se parquer en périphérie et finir le trajet en transport en commun, et ainsi décongestionner le centre-ville.

Le *report modal* est défini comme la possibilité de changer de modes de transport d'une manière multimodale ou intermodale. Cette alternance sous-entend une offre existante, et met en exergue un " choix " qui est opéré par la personne en amont du déplacement.

Le choix modal dépend principalement de deux variables : la donnée socio-économique, qui comprend l'âge, le revenu, les pratiques résidentielles, etc. ; et le système de transport, englobant le temps de parcours, le temps perdu dans les transports collectifs, les difficultés de stationnement à la destination du déplacement, la distance du déplacement et les ruptures de charge. Selon certains auteurs, le coût du déplacement ne serait pas la seule variable explicative dans le choix du transport (Tzieropoulos, 1979). Vincent Kaufmann (2000) a remarqué que les stratégies des municipalités étaient fortement influencées par le postulat d'une rationalité de l'usager en fonction de la minimisation des temps de déplacement et du prix. Or, l'auteur démontre que ces deux dimensions ne sont pas forcément les seules à jouer un rôle dans la logique sous-jacente dominante des pratiques modales et qu'il y a d'autres dimensions qui expliquent pourquoi le report de l'automobile aux transports publics n'est pas significatif. Une des dimensions les plus importantes pour lui est le fait que les pratiques modales sont fortement ancrées socialement dans les modes de vies. Les habitudes modales agissent sur les pratiques modales quotidiennes. Par exemple, lorsque aucune contrainte ne pèse sur l'utilisation de l'automobile, nombreux sont les usagers qui n'emploient pas du tout et n'envisagent même pas d'utiliser les transports en commun. En fait une personne qui utilise exclusivement l'automobile ne peut pas réaliser son programme d'activité avec les transports publics sans modifier certains traits de son mode de vie. De la sorte, l'encouragement d'autres modalités de transport ne conduit cependant pas implicitement à un changement de comportements de mobilité.

Comme Malika Wyss le montre, *"passer d'un paradigme de l'aménagement du territoire centré sur la place primordiale faite au trafic motorisé individuel à une autre qui tente de rééquilibrer le partage de l'espace public et de la voirie en faveur de la mobilité douce est un processus complexe. Car il s'agit de produire une action efficace, matériellement par l'affectation des rues et des places, et symboliquement, en réhabilitant une culture des déplacements non motorisés"* (Wyss, à paraître).

2.1.5. La gouvernance

La gestion des problèmes urbains actuels – la fragmentation urbaine, l'étalement spatial, l'intensification des besoins de mobilité et l'augmentation des nuisances en découlant (pollution, bruits, etc.) – suppose une recherche de politiques intégrées, réunissant de nombreux acteurs. Ces politiques doivent pouvoir répondre aux problèmes sociaux, économiques, politiques et environnementaux des villes d'aujourd'hui, dans une permanente recherche d'équilibre entre ces différentes dimensions.

L'essor des démarches participatives et *bottom-up* en urbanisme rend les processus de décision en terme d'aménagement de l'espace urbain indissociables d'une interaction entre citoyens et représentants politiques. Ces derniers doivent être capables de négocier un

consensus et d'intégrer les intérêts parfois divergents dans l'élaboration d'un projet proposant une modification du tissu urbain. Par conséquent, si le projet échoue, cet échec sera interprété comme l'incapacité du gouvernement responsable de mettre en œuvre la démarche nécessaire.

Le potentiel conflictuel - inhérent à tout projet urbain - qu'il convient de réduire est d'autant plus grand que les interventions se font de plus en plus dans une logique de revitalisation et de requalification d'infrastructures déjà existantes (Söderström, 2000). Contrairement aux années du boom économique de l'après-guerre quand les villes étaient en expansion et grignotaient du territoire, le développement des villes s'oriente aujourd'hui également vers les zones les plus proches du centre. Faire table rase et ignorer les usages existants de ces espaces est alors d'autant plus difficile que les acteurs concernés sont impliqués dans les prises de décisions.

La complexité des problèmes, des configurations sociales et des mécanismes de régulation se manifestant dans la gestion de l'aménagement urbain impose alors d'interroger le nécessaire agencement entre ces différents facteurs et d'expliquer les situations de blocage ou de conflit qui en émergent.

Envisagé sous cet angle, le développement urbain durable "*renvoie nécessairement à l'idée de gouvernance parce que le jeu des valeurs et des intérêts des acteurs de la ville est conflictuel, mais aussi parce que les contenus de l'utilité collective sont multiples et que les choix possibles sont manifestement complexes et incertains. Les décisions relatives au développement urbain dépassent donc la raison technique des collèges d'experts. Elle est d'essence politique*" (Cunha, 2002 :3).

La notion de gouvernance, définie comme un "*processus de coordination d'acteurs politiques divers, de groupes sociaux, d'institutions qui produisent des compromis, des consensus politiques et sociaux, discutés et définis collectivement, qui doivent permettre de définir des objectifs spécifiques et d'élaborer des stratégies pour les atteindre dans des environnements fragmentés et incertains*" (Roggero (dir.), 2005 : 52), s'attache à développer des réponses liées à de nouvelles pratiques démocratiques attentives à la complexité des configurations d'acteurs et aux interdépendances sectorielles. Elle rappelle les limites des outils traditionnels de gestion, incapables de prendre en compte et de gérer la complexité des liens existant entre les réalités physiques, les processus économiques et les exigences sociales impliqués dans les processus d'aménagement urbain. Il est dès lors indispensable de trouver de nouveaux modes d'intervention de l'action publique et des procédures de décisions aptes à prendre en compte l'ensemble des enjeux et des visions des parties prenantes.

Nadia Arab (2001), dans son article « La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception » met en évidence la nécessité de mettre en place des procédures ouvrant à la coopération (entre administration, communes, citoyens, acteurs privés) et créer ainsi de l'unité dans des systèmes d'action très atomisés. La légitimité de l'action urbaine n'appartient plus aux seules autorités locales, on assiste à une forte mobilisation des acteurs privés ; en même temps, l'association des habitants est une condition imparable de leur adhésion au projet. La gouvernance se traduit ainsi, selon l'auteur, par "*la réalité d'une action publique de plus en plus étroitement dépendante de la mobilisation d'acteurs privés comme du consentement des usagers, voire des citoyens*" (Arab, 2001).

La gouvernance apparaît de la sorte comme un *instrument de coordination* entre des partenaires hétérogènes. Le projet urbain devient l'outil clé de l'intervention publique : premièrement, il constitue *une méthodologie permettant d'organiser la démocratie participative* et deuxièmement, ce projet devient *un instrument de partenariat entre acteurs privés et publics dans un contexte de compétitivité territoriale*. C'est ce second point en particulier qui retiendra notre attention, précisément l'aspect de compétitivité territoriale entre

pouvoirs publics et citoyens, traduit par un éventuel manque de compréhension entre ces deux types d'acteurs.

2.1.6. Le syndrome NIMBY

Le développement d'un projet urbain étant fait d'interrelations opposant sur la scène urbaine une foule d'acteurs, celui-ci va forcément avoir une influence sur les riverains concernés voire même sur une majeure partie de la population car il faut garder à l'esprit que tout changement dans une zone peut avoir des répercussions sur une partie ou la globalité de la ville, par exemple par le déplacement d'axes routiers.

En liant le concept de gouvernance avec celui du syndrome NIMBY, on comprend encore mieux l'importance de la gouvernance dans l'élaboration d'un projet. NIMBY signifie en anglais « *not in my back-yard* » (que l'on peut grosso modo traduire par : « *pas dans mon jardin, mais implicitement d'accord pour que cela se passe ou se fasse dans celui du voisin* »). Dans son sens large le concept NIMBY sert à décrire la réaction d'opposition des riverains face à des projets d'implantations d'équipements créant des nuisances dans leur environnement proche. Il faut noter que ces réactions sont généralement ponctuelles et locales et qu'elles sont le fait des riverains réunis en association ou groupe de défense. Bien qu'il s'agisse d'une opposition systématique par crainte des nuisances ou modifications du cadre de vie que serait susceptible de contenir un projet qui toucherait au quartier ou à l'environnement proche des riverains, ces discours d'opposition ne se limitent cependant pas à un rejet systématique ou par principe du projet. Certains discours restent ouverts aux solutions ou aux alternatives proposées, l'utilité du projet n'étant pas remise en cause. On peut voir par exemple des associations se mobiliser pour proposer elles-mêmes des alternatives ou encore voir apparaître des discours cherchant à comprendre la justification de l'implantation du projet chez eux, ce qu'on peut résumer avec la phrase « Pourquoi chez moi ? ».

Dans un contexte dans lequel les besoins individuels se différencient et les groupes sociaux se divisent et se fractionnent, la ville n'est plus perçue comme « *un système fermé* », mais comme un système dynamique réunissant des acteurs divers. L'élaboration des projets urbains exige dès lors « *le passage d'un modèle hiérarchique, linéaire* » à « *un modèle négocié, flexible* » (Ruegg et Monteverti, 2002-03 : 2 ; 5), requérant une aptitude à l'adaptation. Le *conflit* fait inéluctablement partie des questions d'aménagement du territoire, l'opposition étant une réaction inévitable face à des projets urbains qui engendrent des transformations visibles du milieu de vie des individus.

Le fait que bien qu'il y ait conflit, le rejet ne soit pas systématique et que les associations ne soient pas totalement réfractaires au dialogue montre que les effets de NIMBY peuvent être évités. Pour cela il faut que des mesures de *participation* et de *concertation* avec la population soient prises par les promoteurs du projet.

Tout comme le conflit, le concept de *négociation* doit être pris en compte, en matière de projets urbains. Ruegg et Monteverti (2002-2003) le définissent en prenant en compte trois dimensions : c'est « un processus de communication », « un système de décision » et « un processus social » à la fois. Dans cette optique, la négociation dépasse l'idée du « face à face » où les personnes concernées visent l'entente, l'accord. Elle implique une connaissance des intérêts et des buts recherchés par les acteurs présents. Selon ces auteurs, la négociation renvoie à une communication basée sur les échanges entre parties. En outre, ils précisent qu'une de ses caractéristiques importantes est que les parties possèdent « un pouvoir de décision ». En tant que « système de décision », la négociation comporte du conflit mais aussi de la coopération. Elle sert d'outil pour dépasser les désaccords issus de la confrontation des avis divergents des acteurs qui visent des buts différents. Dans le processus social de négociation se mettent également en place des relations entre les acteurs qui ajustent leur

attentes et leurs intérêts “*ayant pour finalité la définition de solutions acceptables pour toutes les parties en présence*” (Ruegg et Monteventi, 2002-03 : 9).

En effet, un facteur important qui génère dans l'esprit des gens un sentiment d'opposition voire de rejet, est la représentation des nuisances ou des risques liés à l'implantation de nouveaux équipements. Pierre Lascoumes (1994) dans son livre, *L'éco-pouvoir : environnement et politique*, dira par exemple : “*On peut aussi considérer la multiplication actuelle de ce type de groupement, rejetant l'installation d'établissement perçus comme dangereux, comme une conséquence de la carence habituelle des autorités publiques en matière d'information sur les risques*” (Lascoumes, 1994). Bien que cette affirmation soit peut-être excessive par la généralisation qu'elle fait, on voit cependant par là l'importance que revêt l'action d'information des autorités. La gouvernance dans le sens où nous l'avons définie permet donc, par ses mécanismes d'information, de consultation, de participation, au moment de la planification du projet, d'atténuer les effets du syndrome NIMBY.

Cependant, l'efficacité des processus participatifs eux-mêmes est questionnable car elle se focalise principalement sur l'aspect démocratique des processus de décisions, laissant au second plan le contenu de ces processus et leur aptitude à résoudre les problèmes posés (Salles, 2004). Ainsi, Jacques Theys (2003) met en lumière les limites des procédures participatives issues d'une « *conception managériale des systèmes politiques* » en interrogeant le rapport qui s'établit entre « *gouvernance* », « *gouvernabilité* » et « *gouvernementalité* ». Alors que la gouvernance se rapporte aux outils et aux processus de l'action collectifs, la gouvernabilité interroge la permanente adaptation de ces outils et processus en fonction de la spécificité des situations. En raison du contenu normatif de ces deux premières notions (« *bonne gouvernance* », « *gouvernabilité forte ou faible* »), cet auteur propose de prendre en compte les raisons politiques qui leur donnent du sens. Le concept de gouvernementalité sert alors à faire le lien entre les outils, les objectifs et les formes de rationalité de l'action publique et, donc, à tenter d'expliquer l'efficacité de ces outils dans la résolution des problèmes (Theys, 2003).

2.1.7. Le tournant communicationnel en planification

Dans l'introduction de l'ouvrage collectif *L'usage du projet*, Ola Söderström (2000) démontre « *la transformation des processus de conception architecturale et urbanistique.* » (Söderström, 2000, 5) Celle-ci va, quant à lui, de paire avec un regain d'importance de « *la question des usages de l'espace* » (Söderström, 2000, 5) et, par conséquent, du point de vue des usagers. Les causes de cette transformation sont identifiées dans la complexification des projets qui « *rend [...] en effet nécessaire la recherche de consensus à travers des structures et des méthodes de négociation (Godier et Tapie, 1997)* » (Söderström, 2000, 5) et le fait que ces projets s'inscrivent de plus en plus souvent dans « *des interstices de l'espace urbain [...] Dès lors, il s'agit de tenir compte d'un « déjà là », de prendre en considération non seulement un tissu bâti existant mais aussi des usages existants de l'espace urbain.* » (Söderström, 2000, 5)

Ces usages existants ainsi que la nature divergente des intérêts des acteurs dans la production du territoire font que, en urbanisme, tout projet est porteur d'un risque d'échec (Söderström, 2000, Ruegg 2004/05). Que ce soit le rejet du projet lors de sa conception, l'arrêt des travaux en cours de réalisation ou le refus des usagers du projet réalisé, l'échec est toujours lié à des investissements financiers supplémentaires ou perdus. En même temps, il représente une défaite des responsables politiques et une perte de crédibilité pour ces derniers. La prise en compte de l'avis des usagers constitue dans ce sens « *un instrument de rationalisation du processus en ceci qu'elle peut augmenter la probabilité d'une réalisation du projet dans un laps de temps raisonnable* » (Söderström, 2000, 5).

Cette acception est en effet issue de « *la critique, dans les années 1970, du caractère globalement technocratique de la planification* » (Söderström, 2000, 6). Suite à celle-ci, « *plusieurs auteurs influents ont exploré les différents aspects d'une démarche reposant sur le dialogue et la construction d'accords entre les différents acteurs impliqués* » (Söderström, 2000, 6). Le *savoir ordinaire* (Lindblom et Cohen, 1979) devient alors aussi pertinent que le *savoir* des professionnels de la planification et constitue désormais une ressource incontournable à l'aboutissement d'un projet.

Cette « redéfinition du processus de conception » (Söderström, 2000, 6) s'inscrit, selon Healey (1996), dans un « *tournant communicationnel* » en planification.

Implicitement, cette nouvelle démarche favorisant la participation suggère donc qu'une meilleure implication des acteurs concernés - notamment des usagers - diminue les risques d'échec d'un projet. Nous retrouvons cette idée dans le concept de qualité d'adhésion au projet (Ruegg, 2004/05). Celui-ci permet d'analyser un projet non seulement en terme de contenu, sinon également du point de vue des processus de sa conception et de son élaboration.

Pourtant, il est indispensable de nuancer cette corrélation entre l'implication des acteurs et leur adhésion au projet. La démarche participative ne parvient pas à résoudre toutes les dissonances et peut également créer des attentes démesurées et des frustrations qui peuvent donner lieu au désinvestissement des acteurs (Söderström, 2000). C'est pour cela que Ruegg (2004/05) définit la négociation plus modestement comme « *un mode de décision ayant pour finalité la définition de solutions acceptables pour toutes les parties en présence.* »

2.2. Axes, questions et hypothèses de recherche

Au vu des concepts et du cadre théorique développés ci-dessus, nous proposons de concentrer notre recherche d'une part sur les aspects liés aux besoins et aspirations des individus et, d'autre part, sur des éléments en lien avec le développement urbain durable, notamment sur les questions de mobilité et de gouvernance. Découlant des axes qui constitueront la trame de notre travail, nous suggérons quelques questions et hypothèses de recherche.

Axe 1 : L'aménagement urbain : un processus multi-acteurs (diversité des attentes, des besoins et des aspirations)

- Quels sont les besoins et les attentes des habitants en matière d'aménagement urbain et en termes de qualité de vie, de nuisance, etc. ?
- Dans quelle mesure les intérêts des habitants sont-ils influencés par les rôles qu'ils endossent à travers leurs multiples appartenances (à différents groupes sociaux, politiques, de lobby, etc.) ?
- En quoi la diversité des besoins et des aspirations donnent lieu à des divergences de points de vue, débouchant sur des confrontations et des conflits susceptibles d'empêcher la construction d'un consensus ?

Hypothèses

- Les besoins et les attentes des habitants varient en fonction de leurs caractéristiques sociodémographiques et de leurs appartenances à différents groupes d'intérêts.
- La diversité des attentes, des besoins individuels et des intérêts des citoyens, ainsi que la complexité et le caractère multidimensionnel des facteurs à prendre en compte, en matière de projets urbains, tendent à accroître les tensions et à exclure la possibilité d'obtenir un consensus.

Axe 2 : Les pratiques de mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds

- Quels sont les comportements de mobilité des habitants de La Chaux-de-Fonds et comment choisissent-ils leur moyen de transport ? Quelle place occupent les pratiques de mobilité douce dans ces comportements ?
- Dans quelle mesure les transports publics constituent-ils une alternative acceptable aux problèmes de circulation interne ? En d'autres termes, la qualité supposée du réseau de transports publics est-elle suffisante pour absorber une partie du trafic motorisé ?

Hypothèses

- Les Chaux-de-Fonniers privilégient l'usage de la voiture, car rien ne les dissuade de circuler autrement (pas de problème de parking). En outre, ils ont une mauvaise connaissance de l'offre de transport en commun. Par ailleurs, les prix pratiqués par les transports publics ne sont guère concurrentiels et n'incitent pas le report modal.
- Le développement d'une offre de transports publics ne provoque pas chez la plupart des automobilistes de report modal et n'est donc pas une solution aux problèmes de trafic.

Axe 3 : Informations et communication sur les projets d'aménagement urbain

- La population se sent-elle suffisamment informée de la volonté des réaménagements urbains et de la conception de divers projets de la part du Service d'urbanisme et de l'environnement de La Chaux-de-Fonds ?
- Quel rôle jouent l'information et la communication dans la construction d'une adhésion consensuelle à des projets d'aménagement urbain ? Comment la population souhaiterait-elle être informée au sujet des projets d'aménagement urbain ?
- Quels rôles jouent les experts (scientifique et techno/bureaucrates) en termes d'information de la population pour l'enrichissement du débat public ?

Hypothèses

- Les habitants de la ville de La Chaux-de-Fonds ne s'estiment pas suffisamment informés des intentions des autorités d'effectuer des réaménagements urbains.
- Une information et une connaissance insuffisantes quant aux initiatives du service d'urbanisme et de l'environnement contribuent à générer une situation confuse et conduisent en général au refus du projet.
- Le rôle des experts est d'accompagner et de vulgariser le projet pour le rendre plus accessible aux citoyens et acteurs impliqués.

Axe 4 : Mécanismes de l'action publique et modalités de prise de décision

- Quels sont les processus de consultation que les citoyens de La Chaux-de-Fonds souhaiteraient voir être mis en place par les promoteurs des projets urbains (forums, débats, etc.) ?
- Comment les habitants de La Chaux-de-Fonds voient-ils la gestion du trafic automobile dans leur ville ?
- Quels sont les facteurs que les habitants de La Chaux-de-Fonds prennent en compte pour se prononcer sur les projets d'aménagement urbain ?
- Les choix des élus politiques correspondent-ils aux attentes des citoyens ?

Hypothèses

- La population de La Chaux-de-Fonds souhaiterait être consultée davantage tout au long des processus d'élaboration et de production des projets urbains.
- Les habitants de La Chaux-de-Fonds ne se préoccupent de la gestion du trafic automobile que dans la mesure où il s'agit de mesures qui d'une part entravent leur propre mobilité ou, d'autre part, induisent des nuisances reportées sur leur environnement immédiat.
- Les facteurs liés au contexte politique et à la situation financière de la commune jouent un rôle important dans l'acceptation ou le refus des projets.
- Dans certains cas, on observe un écart entre la volonté des électeurs et la décision de l'autorité politique.

3. Méthodologie de la recherche

Le Service d'Urbanisme et de l'environnement de la Chaux-de-Fonds s'est adressé à l'Institut de sociologie de l'Université de Neuchâtel au mois de juin 2007, en lui confiant le soin de mener une recherche sur les nouveaux aménagements urbains en ville de la Chaux-de-Fonds. Nous avons donc effectué cette étude dans le cadre d'un séminaire d'introduction à la recherche, notamment dans le but de connaître les aspirations des habitants de la ville en matière d'aménagement urbain et de gestion de l'espace public et corrélativement comprendre pour quelles raisons ceux-ci ont refusé certains projets de réaménagement. Il s'agit d'une recherche quantitative, dont l'instrument de collecte de données est le questionnaire. Nous avons structuré le questionnaire en quatre parties, correspondant aux quatre axes de réflexion définis ; l'aménagement urbain, les pratiques de mobilité, l'information et la communication, les mécanismes de l'action publique et les modalités de prise de décision. Ces axes de recherche permettent de bien cerner les projets d'aménagement urbain de La Chaux-de-Fonds dans leur dimension d'échec possible (Söderström, 2000, Ruegg, 2004/05). En effet, ils permettent à la fois de voir les usages effectifs du territoire et les intérêts des différents acteurs de la production de projets.

Par la suite, nous avons effectué le guide de codage permettant de procéder à la codification du questionnaire et à la saisie des données. Lors de l'envoi postal du questionnaire aux habitants de la Chaux-de-Fonds, qui dans notre enquête est de type auto-administré, nous avons joint une lettre d'accompagnement des autorités de la Ville dans le but de présenter l'étude aux enquêtés. Nous avons choisi cette méthode d'administration du questionnaire en fonction de l'objet de notre étude. Auparavant, nous avons testé le questionnaire afin de réduire les biais occasionnés par la manière de formuler les questions. **La base de sondage était constituée des électeurs, 21'000 personnes de nationalité suisse et 5'600 titulaires de permis C. A partir de cette population mère, nous avons obtenu un échantillon aléatoire, par tirage au sort d'individus appartenant à cette population de référence.** Nous avons opté pour ce type d'échantillon en fonction de l'objet de notre recherche et notamment parce qu'il présente l'avantage d'être l'idéal statistique, chaque individu de la population mère ayant la même probabilité d'être tiré au sort. Par ailleurs, **cet échantillon est représentatif de l'ensemble de la population mère, c'est-à-dire des personnes ayant un droit de vote en ville de la Chaux-de-Fonds.** Les résultats obtenus par cette recherche peuvent donc être généralisés à cette population dans son ensemble. La contrainte liée à ce type d'échantillon, à savoir la disponibilité d'une liste exhaustive de la base de sondage, n'a pas posé de difficultés dans notre recherche car elle nous a été mise à disposition par les services de la Ville. **Concernant la taille de l'échantillon, pour obtenir un intervalle de confiance de 5%, nous devons interroger un échantillon d'environ 400 personnes (396 plus précisément). Nous avons estimé un taux de réponse de 25%, ce qui nous a conduits à envoyer 1600 questionnaires. Le taux de retour a été meilleur que prévu avec 537 questionnaires utilisables, soit un taux de réponse de 33,6%.** Une fois les données récoltées, nous avons passé à la phase du traitement et de l'analyse des données (interprétation, rédaction de commentaires), avec un logiciel de traitement statistique de données (SPSS).

Pour ce qui est des analyses des réponses du questionnaire, nous avons utilisé le programme de statistiques pour les sciences sociales SPSS, en privilégiant tout d'abord une mise à plat des données à l'aide de statistiques descriptives. Cette première opération nous a également permis d'effectuer des recodages dans nos variables de manière à grouper, en fonction de leur pertinence et des hypothèses à tester, d'une part les données sociodémographiques et d'autre part les réponses au questionnaire. En guise d'exemple, nous avons en général regroupé les réponses « pas du tout d'accord » et « plutôt pas d'accord » en une : « pas d'accord ». Puis les

« plutôt d'accord » et « tout à fait d'accord » en « d'accord ». Ceci nous a permis de grouper les effectifs pour une plus grande visibilité dichotomique. Notons encore que nous avons en général enlevé les non-réponses de notre analyse. De cette façon nous avons pu comparer les réponses avec le nombre total de réponses effectives.

Dans un deuxième temps et afin de tester nos hypothèses, nous avons recouru à des analyses bi-variées. Les tableaux croisés nous ont permis de mettre en évidence des liens de causalité existant entre des variables explicatives (indépendantes) et des variables expliquées (dépendantes). Nous avons systématiquement testé ce lien de causalité **par le test du Khi2 de Pearson ; une valeur de la probabilité Khi2 égale ou inférieure à 0.05 permet en général de considérer qu'il existe un lien de cause à effet entre les deux variables croisées et d'expliquer ainsi la distribution de la variable dépendante par celle de la variable indépendante**. Nous présenterons dans ce rapport uniquement les tableaux croisés permettant de mettre en évidence des liens de causalité significatifs ($\text{Khi2} \leq 0.05$).

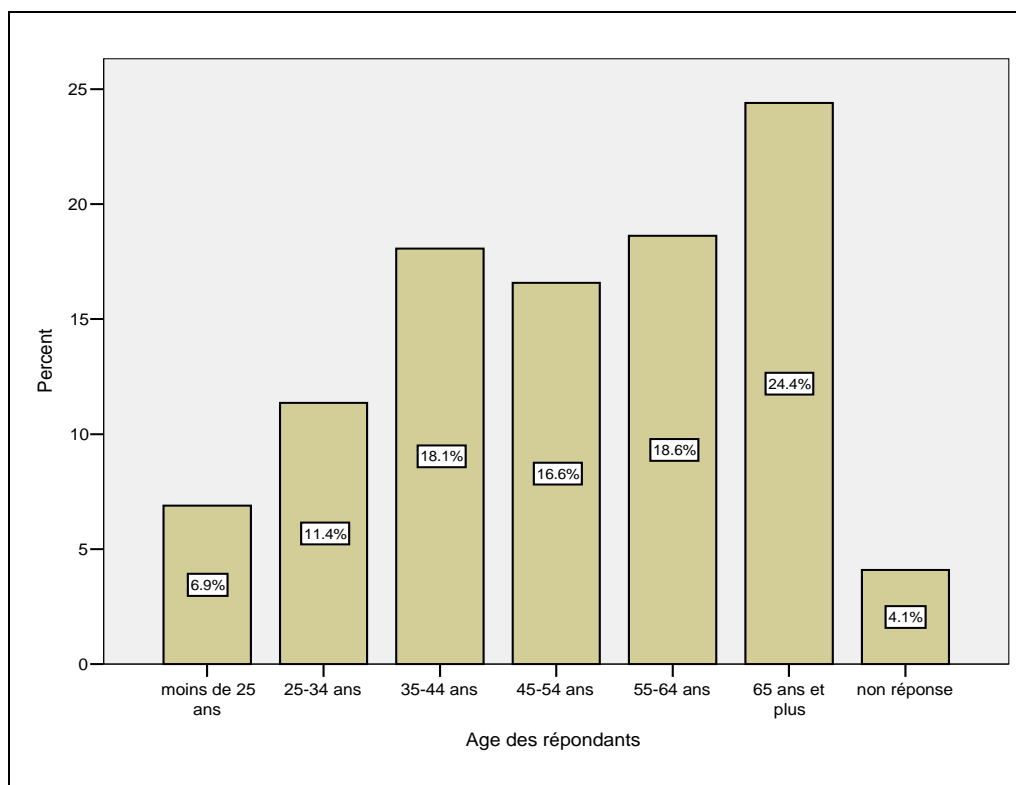
4. Caractéristiques sociodémographiques de la population ayant répondu au questionnaire

Dans ce chapitre, nous dressons le profil des personnes questionnées selon six données sociodémographiques : le sexe, l'âge, le nombre d'années passées à La Chaux-de-Fonds, l'activité professionnelle, la plus haute+ formation achevée et le revenu.

Une majorité de répondants sont des femmes (52% contre 42,3% d'hommes). Sur l'ensemble des personnes interrogées, 5,8% n'ont pas défini clairement leur appartenance sexuelle ou n'y ont pas répondu. L'écart entre hommes et femmes, bien qu'il ne soit pas énorme (environ 10%), peut se justifier par une majorité démographique des femmes dans la ville de La Chaux-de-Fonds, puisque la population mère selon la variable sexe se compose de plus de femmes (53,6%) que d'hommes (46,4%) ce qui correspond également à 1-2% près à la population des répondants au questionnaire.

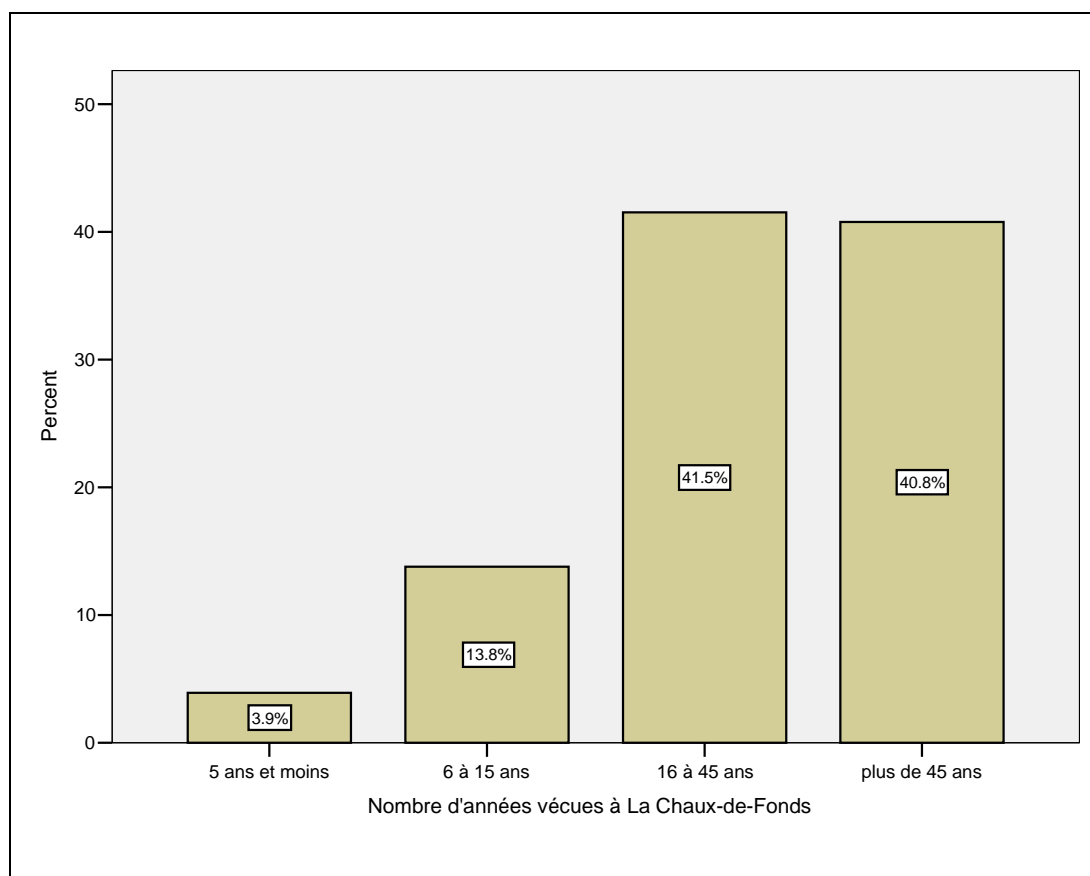
Une brève analyse de la répartition des répondants selon l'âge (Graphique 2) met en évidence que les classes d'âge entre 35 et 64 ans apparaissent assez équilibrées : il y a ainsi entre 89 et 100 personnes pour chaque classe d'âge dans cette frange de la population. Les moins de 25 ans sont à peine 7%. Cette observation peut être expliquée par l'âge minimum de 18 ans pour répondre au questionnaire ou peut l'être aussi par le moindre intérêt de cette classe d'âge pour la question des aménagements urbains. La plus grande part des répondants (24,4%) ont 65 ans et plus, pourcentage par ailleurs plus ou moins équivalent à celui de la population mère (20%). En outre, il est probable que les plus de 65 ans ont plus de temps à consacrer pour répondre à une telle étude, mais les données à disposition ne peuvent nous renseigner précisément sur ce point.

Graphique 1 : Répartition des répondants au questionnaire selon l'âge



Si on étudie la répartition des répondants selon le nombre d'années vécues à La Chaux-de-Fonds (graphique 3), on peut constater que peu de répondants sont des nouveaux arrivés dans la ville. (3,9%). La plus grande partie des répondants (74%) vit à La Chaux-de-Fonds depuis 16 ans ou plus.

Graphique 2: Répartition des répondants au questionnaire selon le nombre d'années vécues à La Chaux-de-Fonds

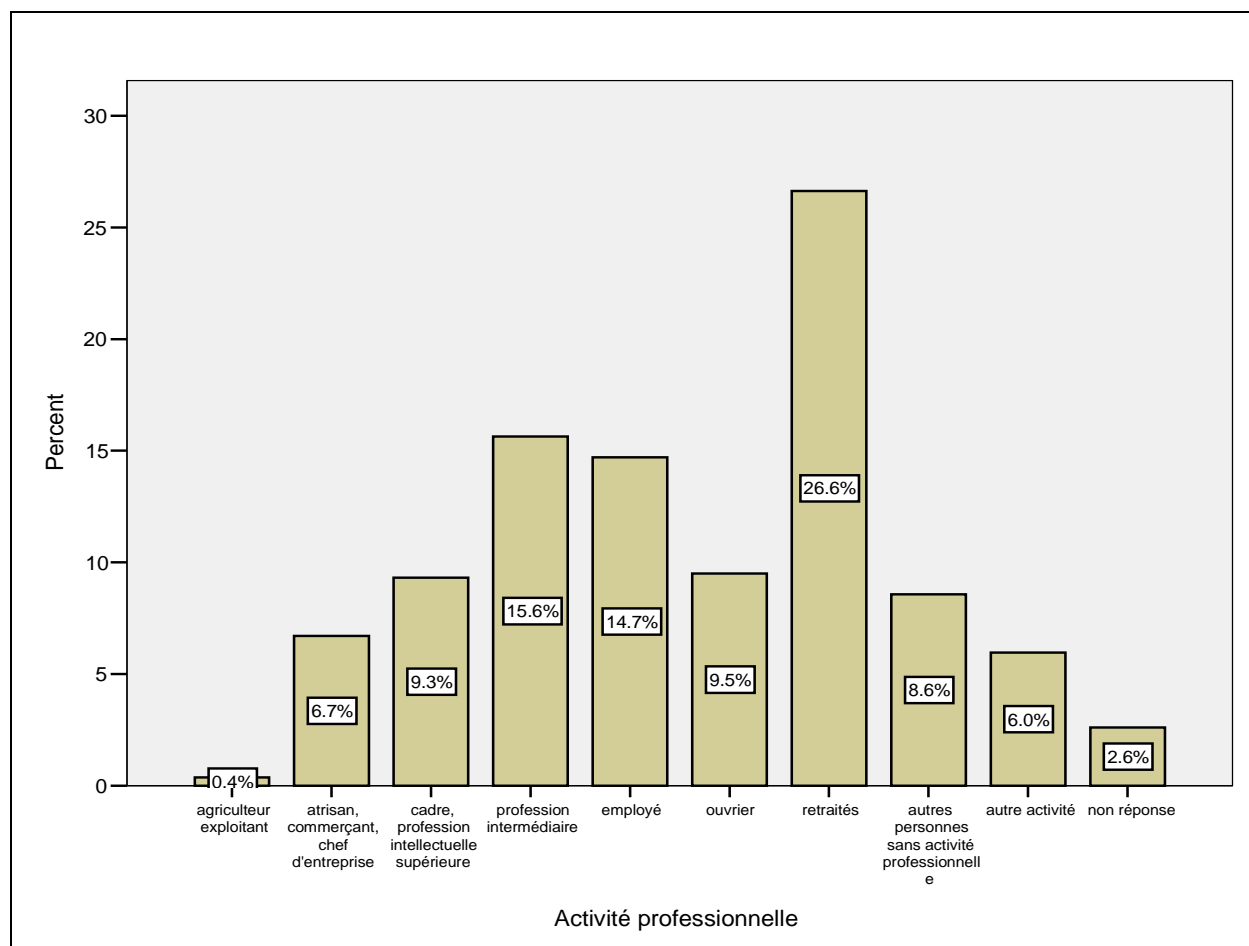


La majorité des personnes qui ont répondu au questionnaire est donc bien intégrée à La Chaux-de-Fonds, ce qui pourrait être le signe d'une plus forte implication civile.

Selon l'activité professionnelle exercée par les répondants, nous constatons sans grande surprise qu'ils sont pour 26,6% des retraités. Ils étaient en effet près de 24,5% à avoir plus de 65 ans. Il y a très peu d'agriculteurs exploitants (2 personnes), ce qui peut paraître surprenant étant donné que le questionnaire s'adressait aux personnes en droit de voter dans la commune chaux-de-fonnière, donc y compris celles vivant dans les villages alentours. Ce faible taux peut néanmoins s'expliquer par le fait que l'on s'intéresse davantage à un objet dont on se sent géographiquement et pratiquement proche. L'activité professionnelle la plus fréquemment exercée par les répondants au questionnaire est la profession intermédiaire (enseignement, administration, santé, métiers techniques, contremaître). Puis la profession d'employé, dans les services, l'administration, ou encore la fonction publique. Les répondants

au questionnaire sont en même proportion ouvriers³ que cadres (un peu plus de 9%). 8,6% des répondants n'exercent pas d'activité professionnelle.

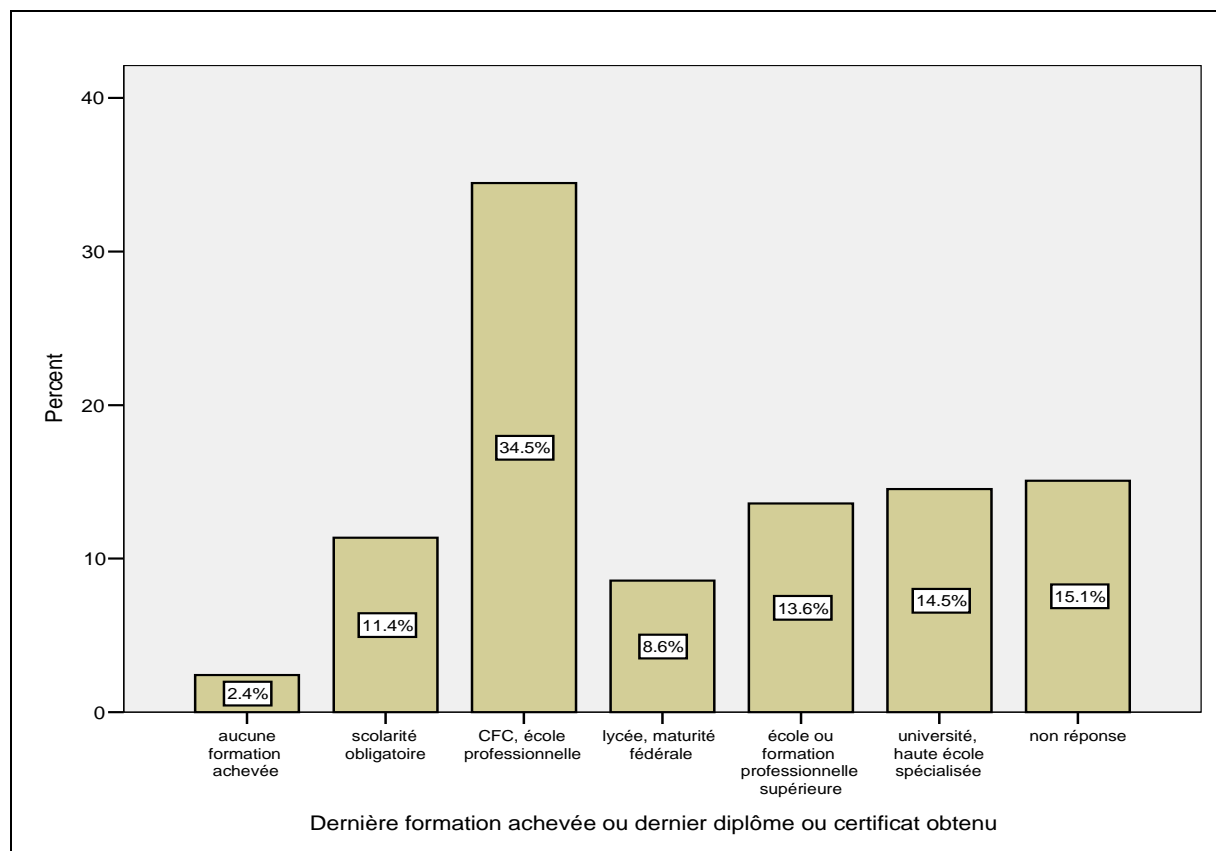
Graphique 3 : Répartition des répondants au questionnaire selon l'activité professionnelle



Selon le niveau de formation (graphique 4), plus du tiers des répondants a comme plus haute formation achevée un CFC ou une école professionnelle. 13,8% de la population répondante n'a achevé aucune formation ou seulement la scolarité obligatoire tandis que près de 9% des répondants ont achevé leur formation par une maturité. Près de 28% de la population répondante a obtenu un diplôme supérieur à la maturité: 13,6% ont été diplômés d'une école ou d'une formation professionnelle supérieure et 14,5% d'une Université ou d'une Haute école spécialisée. Le taux de non-réponse est assez important (15%).

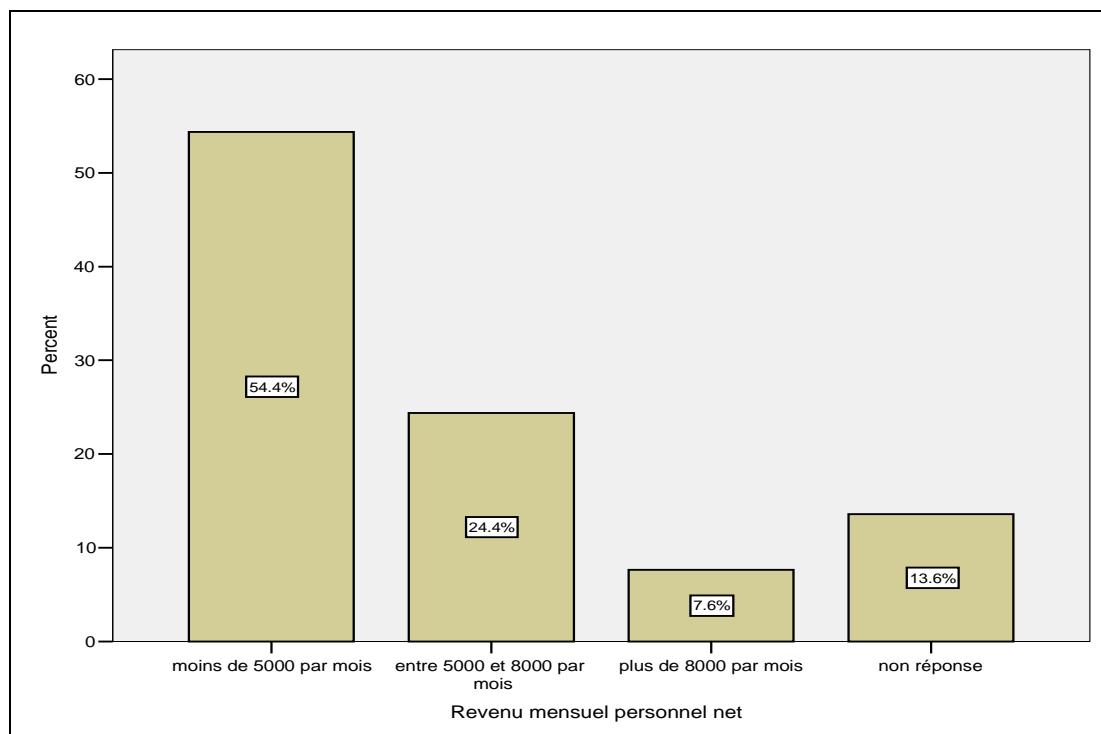
³ Alors même que 40% des emplois recensés à La Chaux-de-Fonds s'inscrivent dans le secteur secondaire. Nous pouvons émettre l'hypothèse que les ouvriers sont moins enclins à répondre à ce type de questionnaire.

Graphique 4 : Répartition des répondants au questionnaire selon la formation



La majorité des répondants (54,4%) dispose d'un revenu mensuel inférieur à 5'000 CHF par mois. Ceci peut s'expliquer par le haut pourcentage de retraités dans notre échantillon (près de 27%). 24,4% des personnes ayant répondu au questionnaire gagnent mensuellement entre 5'000 et 8'000 CHF. Seul 7,6% des interrogés gagnent ce que l'on pourrait considérer être un haut salaire (plus de 8'000 CHF). La question du revenu se révèle être assez délicate avec 13,6% de non-réponse.

Graphique 5 : Répartition des répondants au questionnaire le revenu mensuel personnel net



5. Les représentations sociales : une clé de lecture des besoins et des aspirations des Chaux-de-Fonniers en matière d'aménagement urbain

Dans un groupe social donné, la représentation d'un objet correspond à un ensemble d'informations, d'opinions et de croyances relatives à cet objet. Les représentations sociales (Jodelet, 1991) vont fournir des notions prêtes à l'emploi et un système de relations entre ces notions permettant aussi l'interprétation, l'explication, voire une tentative de prédiction des processus sociaux. Par ailleurs, les besoins et les aspirations de chaque individu, mais aussi de chaque groupe social en matière d'aménagement urbain, dépendent de leurs représentations de la ville. Pour comprendre les réactions des habitants de la Chaux-de-Fonds face aux projets d'aménagement urbain proposés par le service d'urbanisme de la ville, il convient donc de connaître leurs besoins, mais aussi la représentation qu'ils ont de leur ville.

5.1. Les représentations que les Chaux-de-Fonniers ont de leur ville

Le questionnaire nous a permis de récolter un certain nombre de données sur les représentations des personnes interrogées. En effet, nous proposons aux répondants de qualifier leur ville, en choisissant au maximum trois caractéristiques dans la liste suivante : conviviale, terne, harmonieuse, banale, esthétique, stricte, intéressante, inhospitalière, autre. A partir de ces données, de sorte à avoir une idée de la manière dont les Chaux-de-Fonniers perçoivent la ville de la Chaux-de-Fonds, nous avons construit un indicateur « représentation de la ville ». Considérant que les caractéristiques « conviviale, harmonieuse, esthétique et intéressante » renvoient plutôt à une représentation positive, tandis que les items « terne, banale, stricte et inhospitalière » sont plutôt liés à une représentation négative de la ville, nous avons construit trois types de représentations : positive (quand le répondant a choisi une majorité d'items positifs) ; négative (quand le répondant a choisi une majorité d'items négatifs) ; et mixte (quand il y a parité entre les items positifs et négatifs choisis, par exemple si le répondant n'a sélectionné que deux items).

Tableau 1 : Les représentations de la ville de La Chaux-de-Fonds

| | | Pourcentages (%) |
|------------------|-------------------------|------------------|
| Réponses valides | Représentation négative | 36 % |
| | Représentation mixte | 12 % |
| | Représentation positive | 52 % |
| | Total | 100 % |

Avec 52%, nous constatons que les Chaux-de-Fonniers ont une représentation majoritairement positive de leur ville. Seuls 36% de la population ont une image négative de celle-ci et 12% ont une image mixte (combinaison de caractéristiques positive et négative).

5.2. Quelques facteurs explicatifs des variations des représentations de la ville

Nous analysons par la suite comment varient ces représentations en fonction de quelques critères sociodémographiques caractérisant la population interrogée (âge, nombre d'années vécues à La Chaux-de Fonds, sexe, formation).

En croisant la variable indépendante « âge » avec la variable dépendante « représentation de la ville » (tableau 2), nous constatons que l'âge exerce une influence significative sur la représentation de la ville. Ainsi, les « 55-64 ans » et « 65 ans et plus » sont les tranches d'âge qui ont la représentation la plus positive de la ville (60%). En revanche, les « moins de 25 ans » et les « 25-34 ans » ont une représentation plus négative de la ville par rapport aux autres tranches d'âge (à 46%, respectivement 44%). Par ailleurs, nous remarquons que les « moins de 25 ans » sont seulement 24% à avoir une représentation positive de leur ville. C'est également cette tranche d'âge qui a une représentation mixte, car 30% ont choisi des items à la fois positifs et négatifs de La Chaux-de-Fonds.

Tableau 2 : Représentation de la ville selon l'âge

| Age | Représentation de la ville | | |
|-----------------|----------------------------|----------------------|-------------------------|
| | représentation négative | représentation mixte | représentation positive |
| moins de 25 ans | 46 % | 30 % | 24 % |
| 25-34 ans | 44 % | 16 % | 40 % |
| 35-44 ans | 35 % | 13 % | 52 % |
| 45-54 ans | 42 % | 8 % | 50 % |
| 55-64 ans | 27 % | 13 % | 60 % |
| 65 ans et plus | 31 % | 9 % | 60 % |

Khi2 : .001⁴

Les personnes âgées ont donc une représentation plus positive de leur ville que les jeunes. Plusieurs éléments pourraient expliquer ce fait. Il s'agit en effet d'un groupe spécifique de la population qui, habitant depuis de nombreuses années à la Chaux-de-Fonds, a développé un fort attachement à sa ville. Aussi, on peut supposer que les jeunes, plus dynamiques et ouverts au changement, sont plus insatisfaits par les aménagements urbains de leur ville. D'ailleurs, nous constaterons dans le sous-chapitre suivant (« Désir de changement ») que les plus jeunes sont les plus désireux de voir des modifications dans le paysage urbain.

En croisant la variable indépendante « sexe » avec la variable dépendante « représentation de la ville », on constate aussi un lien de causalité significatif (Khi2= 0.003). Les femmes ont plus souvent que les hommes une représentation positive de la ville (58% contre seulement 46% des hommes). 36% des hommes ont une représentation négative de la ville contre 34%

⁴ Voir explication du Khi2 dans le chapitre méthodologique (page 19 du rapport).

pour les femmes. Un écart plus grand s'observe au niveau de la représentation mixte, car seulement 8% des femmes ont une représentation à la fois positive et négative de la ville de La Chaux-de-Fonds, contre 18% des hommes.

Si on analyse les représentations de la ville en fonction de la « plus haute formation achevée », on remarque que plus le niveau de formation est bas, plus l'image qu'on a de la ville est positive. Ainsi, nous constatons que les personnes n'ayant achevé aucune formation ont une représentation fortement positive de la ville à 85%, tandis que celles qui ont acquis une formation professionnelle supérieure ou universitaire ne sont que 36%, respectivement 45%, à en avoir une image positive. Ces derniers sont par contre les individus ayant la représentation la plus négative de la ville de La Chaux-de-Fonds (respectivement 43% et 44%). On peut ainsi faire l'hypothèse que les universitaires et les personnes avec une formation professionnelle supérieure sont aussi les plus désireux de changements urbanistiques (comme nous allons d'ailleurs pouvoir le montrer dans le chapitre 6).

Afin d'apporter une explication à cette tendance, nous pourrions supposer que justement du fait de leur études ces individus ont dû se déplacer dans d'autres villes. Ils ont pu ainsi découvrir d'autres types d'architectures, d'autres fonctionnements et d'autres dynamiques urbaines.

Tableau 3 : Représentation de la ville selon la plus haute formation achevée

| Plus haute formation achevée | représentation de la ville | | |
|---|----------------------------|----------------------|-------------------------|
| | représentation négative | représentation mixte | représentation positive |
| aucune formation achevée | 15 % | 0% | 85 % |
| scolarité obligatoire | 32 % | 3 % | 65 % |
| CFC, école professionnelle | 34 % | 13 % | 53 % |
| lycée, maturité fédérale | 39 % | 11 % | 50 % |
| école ou formation professionnelle supérieure | 44 % | 20 % | 36 % |
| université, haute école spécialisée | 43 % | 12 % | 45 % |

Khi2 = 0.01

5.3. Image du POD

Le questionnaire a également permis de cerner l'image que les répondants ont de l'avenue Léopold-Robert. Nous constatons que, parmi les huit modalités de réponse proposées, celle qui a été choisie le plus souvent par les répondants est « *manque de commerces* » (65%), suivi par « *trop de circulation sur Le Pod* » avec 46,6%. En troisième position, on remarque que pour 44% des répondants, « *le Pod manque de places aménagées* ». En analysant le tableau 4, on peut globalement retenir que l'avenue Léopold Robert ne jouit pas d'une bonne image auprès des habitants. En effet, les options les moins choisies sont celles qui donnent une vision positive du Pod : *zone commerciale attractive, lieu de rencontre* (9.9%).

Tableau 4 : Image que la population chaux-de-fonnière se fait du Pod

| | Oui | | Non | | Non-réponse | | Total | |
|-------------------------------------|----------|------------|----------|--------------|-------------|------|----------|------|
| | Effectif | % | Effectif | % | Effectif | % | Effectif | % |
| Trop de circulation | 250 | 46.6% | 277 | 51.6% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |
| Centre-ville dynamique / animé | 75 | 14% | 452 | 84.2% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |
| Manque de places aménagées | 236 | 43.9% | 290 | 54% | 11 | 2% | 537 | 100% |
| Lieu de rencontre | 53 | 9.9% | 474 | 88.3% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |
| Pas assez d'animations | 171 | 31.8% | 356 | 66.3% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |
| Zone commerciale attractive | 53 | 9.9% | 474 | 88.3% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |
| Manque de commerces | 349 | 65% | 178 | 33.1% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |
| Pas assez de place pour les piétons | 53 | 9.9% | 474 | 88.3% | 10 | 1.9% | 537 | 100% |

N = 537

6. Désir de changement

Pour comprendre la résistance (ou l'adhésion) des Chaux-de-Fonniers aux projets d'aménagement urbain de leur ville, nous avons cherché à connaître le désir et la volonté des habitants de voir apparaître des modifications dans le paysage urbain de La Chaux-de-Fonds. A travers ce désir de changement peuvent se dessiner les différents besoins et aspirations des habitants concernant l'urbanisme de leur ville. D'une manière générale, le changement permet de développer de nouveaux concepts et laisser une place à la création. Mais celui-ci peut également offrir des moyens d'action face aux situations problématiques et apporter des réponses aux éléments perturbateurs. Une modification qui se concrétise engendre inéluctablement une certaine dynamique dans la ville.

En même temps, un changement bouleverse ce qui est acquis et connu et demande un effort d'adaptation tant individuel que collectif, de compréhension des projets proposés et d'implication. C'est ici que s'opère la scission entre ceux désireux de changer et ceux qui ne le sont pas. Cette fracture peut générer des conflits d'intérêts et d'aspirations. C'est donc d'abord grâce aux concessions individuelles puis à l'effort collectif qu'un réel changement peut aboutir.

Nous souhaitons repérer si les Chaux-de-Fonniers pensent que des changements d'aménagement urbain devraient être apportés à leur ville. Notre but n'est pas d'évaluer l'intensité du désir de changement, mais de déterminer si les habitants voient une nécessité d'apporter des modifications du paysage urbain de la ville.

Nous remarquons que 73% des habitants estiment que des changements d'aménagement urbain devraient être apportés à la ville de La Chaux-de-Fonds. Ils sont 15% à ne pas les souhaiter et 12% à ne pas avoir répondu. Les répondants ont aussi pu user de l'alternative « non réponse » pour exprimer un « je ne sais pas ».

Le pourcentage d'individus qui souhaitent que des modifications soient apportées au paysage urbain est élevé et communique un fort besoin de changement de la part de la majorité de la population.

6.1. Quelques facteurs influençant le désir de changement des aménagements urbains en ville de La Chaux-de-Fonds

6.1.1. L'âge

En croisant la variable dépendante « volonté de changement » et la variable indépendante « âge » (tableau 5), nous remarquons que tous les répondants, âges confondus, estiment que des changements d'aménagement urbain devraient être apportés à la ville de La Chaux-de-Fonds. Le lien de causalité entre ces deux variables est significatif, un effet de l'âge sur la variable dépendante est clairement observé. Ainsi, les « 25-34 ans » sont la tranche d'âge qui souhaite le plus voir apparaître des modifications du paysage urbain de la ville (97%). En effet, les trois tranches d'âge les plus jeunes (« moins de 25 ans », « 25-34 ans » et « 35-44 ans ») pensent que des modifications doivent être apportées à 90% et plus. Tandis que les trois tranches d'âge les plus âgées (« 45-54 ans », « 55-64 ans » et « 65 ans et plus ») sont moins favorables à l'apport de changement urbain. Les moins favorables oui, mais tout de même à 80% et plus pour les « 45-54 ans » et les « 55-64 ans ». Les « 65 ans et plus » sont les plus nombreux à ne pas souhaiter des changements (34%).

Tableau 5 : volonté de changement selon l'âge

| Age | Volonté de changement | |
|-----------------|-----------------------|--------|
| | oui | non |
| moins de 25 ans | 91 % | 9 % |
| 25-34 ans | 97 % | 3 % |
| 35-44 ans | 90 % | 10 % |
| 45-54 ans | 84.5 % | 15.5 % |
| 55-64 ans | 81 % | 19 % |
| 65 ans et plus | 66 % | 34 % |

Khi2 : .000

Globalement, on constate donc que plus l'individu est jeune, plus il trouve nécessaire de changer le paysage urbain de la ville. Nous pourrions expliquer cette tendance par les différentes représentations selon l'âge.

Déjà observé dans le chapitre précédent, les « 65 ans et plus » ont une représentation positive des aménagements urbains de leur ville (60%) et sont donc majoritairement satisfaits du statu quo. Dans cette perspective, il serait intéressant de se pencher sur la notion de résistance au changement. A ce sujet Bareil explique que : « *toute personne agissant depuis de nombreuses années selon un certain nombre de principes et valeurs profondément ancrées, aura donc les plus grandes difficultés à les modifier, et a spontanément tendance à dénigrer et rejeter de nouvelles idées ou méthodes de fonctionnement. Une autre explication à la résistance au changement est à chercher dans la systémie. Tout ensemble ou groupe social peut constituer un système. Ainsi, la fonction première d'un système est de se pérenniser, de continuer à exister dans l'état. Ceci explique en partie pourquoi les représentations sociales sont difficiles et longues à modifier.* » (Bareil, 2004). Par conséquent, plus longtemps un individu se trouve dans un système, plus il lui sera difficile d'accepter, voire d'imaginer le changement. Cela se confirme avec le tableau ci-dessus.

6.1.2. La profession

En croisant la variable indépendante « profession » et la variable dépendante « volonté de changement », nous remarquons que, toutes professions confondues, une majorité de personnes interrogées estime que des changements d'aménagement urbain devraient être apportés à la ville de La Chaux-de-Fonds. Nous ne prendrons pas en compte les réponses des agriculteurs qui ne sont pas en effectif suffisant pour représenter significativement leur catégorie professionnelle (ils ne sont que 2). Nous remarquons que le lien de causalité entre les deux variables est fort donc la profession a une influence sur la volonté de changement. Si aucune profession ne se démarque réellement des autres, nous observons tout de même que les retraités sont les moins favorables à l'apport de changement sur le paysage urbain de la ville (avec seulement 72%). Ce constat n'est pas surprenant, sachant que les personnes de 65 ans et plus sont aussi les plus contentes de la situation actuelle des aménagements urbains de la ville. Nous remarquons également que les « artisans, commerçants et chefs d'entreprises » sont 91% à penser que des modifications devraient être apportés à l'aménagement urbain de la ville. Cette observation peut s'expliquer par le fait que cette profession pourrait bénéficier, en premier lieu, d'éventuelles améliorations du paysage urbain. En effet, les modifications et

améliorations de l'aménagement urbain de la ville sont en lien étroit avec son évolution économique et pourraient entraîner une augmentation du tourisme, ou du moins de la fréquentation de la ville, ce qui ne peut être que bénéfique aux commerçants.

6.1.3. La formation

En croisant la variable dépendante « volonté de changement » et la variable indépendante « plus haute formation achevée ou diplôme obtenu », nous remarquons que, toutes formations confondues excepté les personnes n'ayant achevé aucune formation, une majorité des répondants estime que des changements d'aménagement urbain devraient être apportés à la ville de La Chaux-de-Fonds. Nous constatons que la formation influence fortement le désir de changement. Les personnes les plus favorables à de nouveaux aménagements sont les personnes ayant achevé une formation professionnelle supérieure (93%). Viennent ensuite celles ayant achevé leur formation au lycée (89%) et les universitaires (88%). Les personnes n'ayant aucune formation achevée sont majoritairement réticentes à de nouveaux aménagements urbains (54,5%).

Tableau 6 : volonté de changement selon la plus haute formation achevée ou diplôme obtenu

| Plus haute formation achevée ou diplôme obtenu | volonté de changement | |
|--|-----------------------|--------|
| | oui | non |
| aucune formation achevée | 45.5 % | 54.5 % |
| scolarité obligatoire | 65 % | 35 % |
| CFC, école professionnelle | 85.5 % | 14.5 % |
| lycée, maturité fédérale | 89 % | 11 % |
| école ou formation professionnelle supérieure | 93 % | 7 % |
| université, haute école spécialisée | 88 % | 12 % |

Khi2 : .000

D'une manière générale, plus la formation est basse, plus l'individu sera réticent à ce que des changements soient apportés à l'aménagement urbain de la ville. Nous pourrions alors supposer que les personnes n'ayant aucune formation achevée sont les plus réticentes à des modifications dans leur ville car ils n'ont pas le bagage culturel ou les connaissances suffisantes pour maîtriser toutes les facettes du projet proposé. A l'instar des personnes âgées, nous pourrions également faire l'hypothèse que les personnes n'ayant aucune formation achevée estiment que l'apport de changements sur l'aménagement urbain de la ville de la Chaux-de-Fonds n'est pas de première nécessité. D'autres éléments de la vie communautaire leur paraissent peut-être plus pertinents et plus utiles.

6.1.4. L'image de la ville

En croisant la variable « représentation de la ville » avec la variable « volonté de changement », nous constatons qu'il y a corrélation positive entre ces deux variables ($khi2 = 0.001$), la représentation de la ville influence donc la volonté de changement.

Au regard du tableau 7, nous pouvons observer que les personnes ayant une représentation positive de la ville sont les moins favorables au changement, avec tout de même 76% de

volonté de changement. La logique est donc respectée, même si, très majoritairement, les Chaux-de-Fonniers qui apprécient l'aménagement urbain de la ville souhaitent voir évoluer l'aspect urbanistique.

Les personnes ayant une représentation négative de la ville souhaitent voir des changements urbains apportés à la ville (88,5%). Cependant, sont encore plus favorables au changement les personnes ayant une représentation mixte (à la fois positive et négative) de la ville (90%). Ce résultat est quelque peu surprenant. En effet, dans la logique, les personnes ayant une mauvaise représentation des aménagements urbains de leur ville devraient être les plus favorables au changement. Il nous faut tout de même nuancer ce propos, car les pourcentages favorables au changement sont très élevés et ce, quelle que soit la représentation de la ville des habitants. Encore une fois donc, nous pouvons conclure que la grande majorité des Chaux-de-Fonniers souhaitent que l'aspect urbanistique (ou plutôt certains aspects) de leur ville soit changé.

Tableau 7 : Volonté de changement selon la représentation de la ville

| Représentation de la ville | Volonté de changement | |
|----------------------------|-----------------------|--------|
| | oui | non |
| Représentation négative | 88.5 % | 11.5 % |
| Représentation mixte | 90 % | 10 % |
| Représentation positive | 76 % | 24 % |
| Ensemble | 83 % | 17 % |

Khi2 : 0.001

7. Quels sont les changements souhaités par les habitants de la ville de La Chaux-de-Fonds ?

Ce chapitre permettra de définir plus précisément quels types d'aménagements urbains doivent être améliorés. C'est également dans ce chapitre que nous pourrons mieux comprendre les besoins des habitants, car les résultats suivants mettront en lumière la priorité accordée à différents types d'aménagements et cela, selon diverses caractéristiques sociodémographiques. Les analyses qui suivent reposent sur deux questions, une question fermée à choix multiple et une autre ouverte, dont l'information est plus complexe à coder mais qui a l'avantage de fournir des informations riches et complémentaires.

7.1. Les aménagements urbains que les Chaux-de-Fonniers aimeraient voir créés ou améliorés

Dans un premier temps, nous avons tenté de déterminer quels changements en matière d'aménagements urbains sont les plus souhaités par les répondants à notre questionnaire. Nous décrirons les résultats obtenus après le tri à plat des réponses à la question suivante : « Parmi les différents aménagements urbains proposés ci-dessous, lesquels seriez-vous d'accord de voir créés ou améliorés ? ». Les répondants devaient se prononcer sur des aménagements concernant : *les espaces verts en ville, les zones piétonnes, les zones de rencontre, les zones 30km/h, le trafic au centre ville, les aires de jeux, la capacité de place de stationnement en ville, les transports publics, l'agencement des places publiques, l'élargissement des trottoirs et les grands parkings à l'entrée de la ville*. Nous avons ensuite croisé ces différentes propositions du questionnaire avec les différentes catégories sociodémographiques.

On remarque que les changements ou les améliorations les plus souhaités par les répondants concernent les « transports publics » (86%), ensuite « l'agencement de places publiques » (83%) et pour finir, les « aires de jeux » et les « espaces verts » (tous les deux à 81%). En revanche, les Chaux-de-Fonniers ne sont ni favorables à « l'élargissement des trottoirs » (66% de refus), ni aux « zones de rencontre » (53%). Nous pourrions ici émettre deux hypothèses : d'une part, les trottoirs chaux-de-fonniers sont suffisamment larges ; d'autre part, ce refus de créer des zones de rencontre pourrait découler indirectement du projet qu'avait proposé le Service d'urbanisme pour tronçon Théâtre-Grande Fontaine. Il nous faut tout de même nuancer ces propos, car près de la moitié (47%) des habitants qui ont répondu est favorable aux zones de rencontre. Dans le même ordre d'idées, les individus sont 73,5% à avoir répondu favorablement à la création de zones limitées à 30 km/h. Nous pouvons également observer qu'avec 55%, les Chaux-de-Fonniers sont favorables à des changements concernant le « trafic au centre-ville ». Les habitants, certes à une faible majorité, sembleraient donc éventuellement prêts à voir la circulation déviée de l'Avenue Léopold-Robert vers d'autres artères.

Tableau 8 : Aménagements urbains les plus souhaités

| | D'accord | Pas d'accord |
|----------------------------------|----------|--------------|
| Transport public | 86 % | 14 % |
| Place publique | 83 % | 17 % |
| Place de jeux | 81 % | 19 % |
| Espace vert | 81 % | 19 % |
| Zone 30km/h | 73.5 % | 26.5 % |
| Place de parc | 73.5 % | 26.5 % |
| Zone piétonne | 66 % | 34 % |
| Grand parking | 61 % | 39 % |
| Trafic | 55 % | 45 % |
| Zone de rencontre | 47 % | 53 % |
| Trottoirs (élargissement) | 34 % | 66 % |

7.2. Rôle des variables sociodémographiques influençant les types de changements urbains les plus souhaités

Nous analysons ici l'influence des variables sociodémographiques sur l'acceptation ou le rejet de différents types de changements (« *changement des espaces verts* », « *changement des aires de jeux* », « *changement des zones piétonnes* », « *changement des trottoirs (élargissement)* », « *création de grands parkings* », « *changement lié au trafic* »).

7.2.1. Places de jeux

En croisant cette variable avec la variable indépendante « âge » (tableau 9), on remarque tout d'abord que l'effet de causalité est significatif ($\text{Khi}^2 = .000$), l'âge influence donc la volonté des habitants de changer ou créer des « places de jeux ». Toutes les tranches d'âges sont favorables à des modifications, les « 25-34 ans » en tête avec 93%. En revanche, les « 65 ans et plus » sont les moins favorables, mais avec tout de même 68%. Nous pouvons sans trop de risque faire l'hypothèse que les 25-34 ans (les plus favorables) concernent principalement des personnes ayant des enfants en bas âge, et qui sont donc directement les plus concernées par les places de jeux. En même temps, nous pouvons aussi penser que les « 65 ans et plus » y sont les moins favorables car ces changements ne les concernent pas. Les personnes âgées ont probablement d'autres besoins et d'autres priorités qui leur semblent plus utiles.

Tableau 9: désir de changement des places de jeux selon l'âge

| Age | Changement places de jeux | |
|-----------------|---------------------------|--------------|
| | D'accord | Pas d'accord |
| Moins de 25 ans | 83 % | 17 % |
| 25-34 ans | 93 % | 7 % |
| 35-44 ans | 91 % | 9 % |
| 45-54 ans | 82 % | 18 % |
| 55-64 ans | 76 % | 24 % |
| 65 ans et plus | 68 % | 32 % |

Khi2 : .000

En croisant la variable indépendante « sexe » avec la variable dépendante « changements aire de jeux », nous constatons que les deux sexes sont très favorables en ce qui concerne ce type d'aménagement. Cependant, nous remarquons que les hommes sont plus favorables aux changements concernant les « aires de jeux » (86%) que les femmes (respectivement 76%). Nous devons cependant relativiser ces différences, puisque les femmes sont tout de même favorables à ces changements avec des taux de pourcentages élevés.

Les quatre professions les plus favorables au changement ou à la création « aires de jeux » sont les « employés », les « ouvriers », les « autres personnes sans activité professionnelle » et les personnes faisant d'« autres activités » (89%). Les plus réfractaires sont les « retraités » avec 32% d'avis défavorables. Le lien de causalité est significatif (Khi2 = .001). Les mères au foyer composant une grande partie de la catégorie des personnes « sans activité », nous pouvons supposer que ces femmes pourront profiter pleinement des places de jeux avec leurs enfants. Ces modifications sont donc une priorité et un besoin pour ces femmes.

7.2.2. Zones piétonnes

Nous constatons que les personnes ayant achevé une « école ou formation professionnelle supérieure » et l'« université ou haute école spécialisée » sont les plus favorables à la création de « zones piétonnes » à 77%. Les moins enthousiastes sont les personnes ayant achevé leur « scolarité obligatoire » avec 56% d'avis favorables. D'une manière générale, les Chaux-de-Fonniers acceptent les changements concernant les zones piétonnes à 66%. L'effet de causalité est significatif (Khi2 = .029). Ces résultats pourraient s'expliquer par le fait que les personnes ayant effectué l'« université ou une haute école spécialisée » pensent que, pour rendre la ville plus attrayante et plus agréable à vivre, des modifications de l'aménagement urbain sont nécessaires.

Selon l'âge, les tranches les plus réfractaires à la création ou aux changements apportés aux « zones piétonnes » sont les personnes les plus âgées, soit les « 45-54 ans », les « 55-64 ans » et les « 65 ans et plus ». Par ailleurs, les « 65 ans et plus » sont l'unique tranche d'âge à être défavorable aux changements (51%). A l'inverse, les plus favorables à la création de zones piétonnes sont les « 25-34 ans » avec 82%. On peut donc dire que l'âge affecte de manière significative la manière de répondre (Khi2 : .000). Les plus jeunes sont ainsi plus enclins aux changements et placent les modifications des zones piétonnes de La Chaux-de-Fonds dans

leurs priorités, puisque ce sont probablement eux qui en feront le plus grand usage. A l'inverse, les personnes âgées, ayant une représentation plutôt positive de leur ville, ne considèrent pas certains aménagements, dont les zones piétonnes, comme vraiment nécessaires. Ce résultat reste toutefois surprenant, car nous pourrions penser que les personnes âgées, pour la plupart retraitées, profiteraient fortement d'une zone piétonne.

7.2.3. Elargissement des trottoirs

En croisant la variable indépendante « âge » et la variable dépendante « élargissement des trottoirs », nous constatons que les plus favorables à ces changements sont les « 25-34 ans » avec 54,5%. Nous pouvons également souligner que les « 25-34 ans » sont l'unique tranche d'âge majoritairement favorable à l'élargissement des trottoirs. Les plus réfractaires sont les « 65 ans et plus » à 80%. Il semble par ailleurs qu'il s'agit là de modifications auxquelles les habitants de La Chaux-de-Fonds sont très peu favorables (pour les raisons mentionnées plus haut).

Tableau 10 : Désir d'élargissement des trottoirs selon l'âge

| Age | Elargissement trottoirs | |
|-----------------|-------------------------|--------------|
| | D'accord | Pas d'accord |
| Moins de 25 ans | 31 % | 69 % |
| 25-34 ans | 54.5 % | 45.5 % |
| 35-44 ans | 44 % | 56 % |
| 45-54 ans | 35 % | 65 % |
| 55-64 ans | 28 % | 72 % |
| 65 ans et plus | 20 % | 80 % |

Khi2 : .000

Par rapport à la profession, nous observons que les individus de toutes les professions sont majoritairement défavorables à « l'élargissement des trottoirs » excepté les personnes exerçant une « autre activité » (54%). L'effet de causalité est ici significatif (Khi2 =.011). La profession explique donc le souhait d'élargir les trottoirs.

7.2.4. Espaces verts

En croisant la variable dépendante « changement espaces verts » et la variable indépendante « revenu », nous constatons que les individus les plus favorables (85%) à ces modifications sont ceux ayant un revenu de « moins de 5000 CHF par mois ». En revanche, les personnes touchant un salaire de « plus de 8000 CHF par mois » sont les moins favorables à des modifications concernant les « espaces verts » en ville (65%). Globalement, nous observons toutefois que les individus des trois tranches de revenu sont favorables à des changements avec un total de 81%. L'effet de causalité est significatif (Khi2 : .010). Nous pouvons donc affirmer que plus le revenu est bas, plus l'individu sera favorable aux espaces verts en ville. Nous pourrions faire l'hypothèse que les personnes ayant un haut revenu peuvent peut-être plus facilement quitter la ville pour s'oxygéner ou disposent de leur propre jardin ?

Les « 25-34 ans » répondent le plus favorablement à la création d' « espaces verts » en ville à 92%. Etonnamment les plus défavorables sont à nouveau les « 65 ans et plus » avec 25% de

réponses négatives. Il est intéressant de souligner que les trois tranches d'âge les plus jeunes, c'est-à-dire les « moins de 25 ans », les « 25-34 ans » et les « 35-44 ans » sont les plus favorables à l'aménagement ou à la création d'espaces verts en ville de La Chaux-de-Fonds. Nous observons un lien de causalité significatif ($\text{Khi}^2 = .011$), l'âge influence donc la volonté des habitants de modifier ou créer des « espaces verts ». Les tranches d'âge les plus élevées sont donc encore une fois, celles qui sont les moins favorables à des changements, bien qu'elles aient toutes des pourcentages néanmoins élevés. L'apport de modifications concernant les « espaces verts » fait partie des priorités des habitants. En effet, on observe que ce type d'aménagement est l'un des plus souhaités (81%) parmi toutes les propositions mentionnées dans le questionnaire.

7.3. Les suggestions des répondants

Le questionnaire proposait également une question ouverte afin de favoriser une libre expression des opinions ou suggestions en matière d'aménagements urbains. De par leur anonymat, les répondants pouvaient librement mettre en lumière leurs différents points de vue. Cette question était formulée comme suit : « *Avez-vous des suggestions ou des commentaires à formuler concernant les aménagements urbains de La Chaux-de-Fonds ?* ».

Le traitement d'une question ouverte dans le questionnaire soulève un certain nombre de difficultés et mobilise d'autres outils d'analyse. Ainsi, nous avons effectué une première analyse thématique, de type qualitatif, suivie par des tris à plat. La première étape de cette analyse a consisté à un dépouillement du contenu des réponses à cette question et nous a permis de procéder à plusieurs catégorisations afin de saisir dans leur globalité la diversité des propositions suggérées par les répondants. Ces suggestions ont été répertoriées par groupe d'affinité et selon leur fréquence, de sorte à en extraire les tendances générales et à en dégager les représentations et les aspirations des personnes interrogées. La fréquence des réponses en faveur ou en défaveur d'une suggestion permettra de formuler des interprétations avec le plus d'objectivité possible. L'aspect formel des réponses sera considéré comme un indicateur des représentations sociales, des souhaits des personnes répondantes et des significations sociales ou politiques de leurs suggestions.

Cette méthodologie a permis de construire douze domaines de propositions formulées par les habitants : *transports publics, zones piétonnes, espaces verts, gestion de la circulation, parkings, patrimoine, revalorisation du centre-ville, davantage de commerces au centre-ville, davantage de sécurité en ville, entretien, pistes cyclables, amélioration de la communication des services communaux et enfin, des suggestions autres.*

Ceci dit, ces domaines étaient trop nombreux pour permettre des analyses statistiques pertinentes, le nombre d'occurrences par rubrique étant trop faible. Nous avons donc regroupé certains de ces domaines pour faire ressortir cinq tendances principales : revalorisation du centre-ville (tous les aménagements qui visent à revaloriser le centre-ville), esthétique (tous les aménagements qui visent à rendre la ville plus propre ou plus jolie), trafic routier (tous les aménagements concernant la circulation et le trafic en ville), trafic non automobile (mobilité douce: vélos, marche, transports publics...) et autres suggestions (problèmes financiers et politiques, autres aménagements).

En procédant à une analyse catégorielle des réponses, nous avons constaté que les répondants pouvaient se prononcer tant en faveur qu'en défaveur des types d'aménagement retenus. Nous avons alors défini des sous-modalités « pour » et « contre » pour chaque catégorie.

Dans la deuxième étape, après le codage des réponses à la question ouverte, nous avons procédé à des analyses statistiques. Etant donné le manque d'effectif pour atteindre une significativité adéquate, l'analyse bi-variée (croisement de deux variables) s'est révélée peu

pertinente pour tester des hypothèses. Nous avons alors préféré nous limiter à des tableaux de fréquence, afin de signaler les suggestions qui ressortaient le plus souvent pour ensuite revenir plus en détail sur ce que ces suggestions reflétaient comme souhaits, tensions, suggestions...

Nous constatons que sur l'ensemble des personnes ayant répondu au questionnaire, 281 ont répondu à la question ouverte, et 257 personnes interrogées l'ont ignorée. 52,2% du total des répondants (ce qui représente une proportion tout à fait intéressante) ont donc fait des suggestions pour améliorer les aménagements urbains en ville de La Chaux-de-Fonds.

7.3.1. Propositions des répondants en matière de revalorisation du centre-ville

Pour cette catégorie, nous avons retenu les suggestions de la population interrogée destinées à revaloriser le centre-ville et le Pod. Le type de suggestions retrouvé ici comporte par exemple les aménagements tels que les arbres sur le Pod, les commerces au centre-ville, les zones de rencontre, etc.

On remarque que presque 24% des répondants à la question ouverte ont émis une suggestion concernant cette catégorie, contre 76,2% qui n'en ont pas fait mention. On constate que 22,8% de ces personnes ont suggéré des éléments de valorisation pour la place du centre-ville et du Pod et 1,1% seulement ont refusé d'éventuels aménagements effectués autour du site. Même si la proportion est extrêmement faible, il semble surprenant de voir certaines réponses en défaveur d'une revalorisation de la place centrale de La Chaux-de-Fonds. Ceci pourrait peut être s'expliquer par un certain attachement au Pod tel qu'il est aujourd'hui, comme le suggérait cette réponse: « *Touchez pas au Pod !* ».

Tableau 11 : Suggestions pour la revalorisation du centre-ville

| Revalorisation du centre-ville | Fréquences | Pourcent |
|--------------------------------|------------|----------|
| Pour | 64 | 22.8 |
| Contre | 3 | 1.1 |
| Non-mentionné | 214 | 76.2 |
| Total | 281 | 100.0 |

Plusieurs solutions ont été proposées par les répondants dans le but de revaloriser, redynamiser ou encore revitaliser le centre-ville, même si quatre personnes réclamaient cette revitalisation sans faire aucune proposition. Ainsi, un tiers des personnes ayant proposé de revaloriser le centre ville demandent que les arbres sur le Pod soient replantés, remis ou encore remplacés et que le centre-ville soit réinvesti par des espaces verts, continuant à être fleuri. Dix-huit personnes veulent des aménagements qui permettent l'installation de petits commerces « *diversifiés* » (2) au centre-ville, par la création d'une zone piétonne (2), la baisse des loyers pour les magasins (2) ou encore en y aménageant des places de parking (1). Quatre personnes se sont déclarées contre les commerces : « *Pas de commerces !* ». Nous ne savons pas si cela désigne les petits commerces ou les centres commerciaux. C'est par exemple le cas d'une personne qui demande l'installation de commerces d'ameublement et de décoration. Pour beaucoup, les centres commerciaux sont à aménager en périphérie car ils "tuent le centre-ville".

Les habitants réclament aussi la création d'endroits qui permettraient de se rencontrer au centre-ville mais plutôt des endroits chauffés à cause du climat: marché couvert, ce qui a fait

l'objet de débats (4 pour et 3 contre), terrasses chauffées, lieux de rencontre, allées couvertes le long du Pod. Ces dernières permettraient l'installation d'une zone commerciale (2).

Une vingtaine de personnes appellent de leurs vœux la création de lieux de rencontre, adaptés à des manifestations, associations de quartier et de places de jeux pour les enfants afin de rendre la ville plus "*conviviale et vivable*". Ces aménagements sont destinés à faire de la ville « *un lieu de vie, de rencontres, de jeux* ». Plusieurs Chaux-de-Fonniers (17 personnes) réclament des zones piétonnes sur le Pod et la place du marché. Les aménagements autour de la création d'une zone piétonne font réagir puisque nous constatons que quelques personnes y font mention explicitement pour s'y opposer en disant qu'elles sont peu appréciées et qu'elles ont déjà été refusées par les citoyens.

7.3.2. Propositions des répondants en matière d'esthétique

Cette catégorie comprend tous les éléments qui ont trait à l'aspect esthétique de la ville de la Chaux-de-Fonds. Il semble que dans l'opinion des habitants de la ville, ce critère tienne une place importante. On remarque en effet que 32% des répondants à la question ouverte ont donné une proposition concernant des aménagements à propos de l'esthétique de la ville. Une forte proportion (26,7%) est en faveur d'une valorisation esthétique de La Chaux-de-Fonds contre une minorité de 5,3%. On ressent une volonté générale pour un effort de revalorisation de la ville. Il a été nécessaire de regrouper à l'intérieur même de cette catégorie diverses tendances.

Tableau 12 : Suggestions une valorisation esthétique de la ville

| Valorisation esthétique de la ville | Fréquences | Pourcent |
|-------------------------------------|------------|----------|
| Pour | 75 | 26.7 |
| Contre | 15 | 5.3 |
| Non-mentionné | 191 | 68.0 |
| Total | 281 | 100.0 |

Pour commencer, beaucoup de suggestions ont été faites dans l'objectif d'une amélioration des entrées de la ville. Les critiques ont notamment porté sur l'entrée de la ville jugée trop fade et non accueillante. Une sensibilité se ressent donc pour donner une bonne image de la ville par ses entrées : « *Améliorer l'aspect de la Rue Hôtel de ville, qui est bien triste pour une entrée de ville* ».

Dans le même sens, beaucoup de suggestions ont été émises quant à une revalorisation en général. Formulées sous formes de critiques, ces propositions reprochent une ville triste, ayant besoin de créer des « *endroits accueillants* », « *avec du cachet* ». Certaines d'entre elles soulevaient la nécessité d'améliorer les endroits oubliés.

Une autre partie de cette catégorie a été consacrée à l'aspect « décoratif » de la ville: suggestions de mieux fleurir la ville, mais surtout le Pod, ainsi que la création d'un plan d'eau. Nous observons que les Chaux-de-Fonniers sont soucieux de la dimension esthétique de leur ville et souhaitent une plus grande visibilité de l'aspect « décoratif » de celle-ci.

Nous avons également regroupé des propositions touchant à la propreté de la ville. Beaucoup de reproches quant aux crottes de chiens sur les trottoirs ont été émis. Mais la plupart des

suggestions vont dans le sens de rendre la ville plus propre (« *ville à rendre plus propre* », « *maintenir le centre-ville propre* »).

Des suggestions autour de l'architecture de la ville ont été aussi exprimées, et notamment pour une amélioration des façades (« *refaire les façades dégradées* », « *encourager les couleurs des façades* »), mais aussi pour l'entretien des bâtiments publics ou des anciens bâtiments.

Des propositions quant à une amélioration des zones de verdure ont été avancées. On y a inclut les suggestions autour de la replantation des arbres du Pod. L'aménagement de parcs en ville a été proposé ainsi que l'entretien des abords des jardins.

Enfin, nous avons regroupé certaines suggestions qui touchaient à l'image de la ville elle-même. Certaines critiques ont été même virulentes (« *ville trop grise, pas assez de gaieté, pas d'image particulière* », « *améliorer l' image du Pod* »).

Les critiques formulées à l'encontre d'aménagements concernant l'esthétique de la ville traitent des œuvres d'art et autres sculptures jugées « *moches* » et trop coûteuses.

7.3.3. Propositions des répondants concernant le trafic routier

Cette catégorie contient tout ce qui à trait aux routes, au trafic et à sa gestion, aux parkings et aux voitures en général, à l'exception des réponses concernant la mobilité douce, que nous avons placée dans une autre catégorie.

La catégorie « aménagement du trafic routier » est mentionnée par 38,4% des répondants à la question ouverte. Les problèmes de trafic sont ainsi les plus souvent mentionnés par les répondants. C'est dans ce domaine qu'il y a le plus de tensions : les personnes se déclarant contre ce type d'aménagement sont plus nombreuses (6,8% des répondants à la question ouverte) que pour les autres aménagements cités. Mais on peut aussi supposer un effet de « contamination », étant donné qu'un grand nombre de questions précédentes concernaient la mobilité, et plus particulièrement le trafic routier.

Tableau 13 : Suggestions en matière d'aménagements du trafic routier

| Aménagements du trafic routier | Fréquences | Pourcent |
|--------------------------------|------------|----------|
| Pour | 89 | 31.7 |
| Contre | 19 | 6.8 |
| Non-mentionné | 173 | 61.6 |
| Total | 281 | 100.0 |

De nombreuses suggestions dans cette catégorie envisagent moins de trafic de façon générale et plus spécifiquement en ville, moins de voitures, ou encore moins de trafic autour des écoles. D'autres sont pour la réduction des places de parcs ou spécifiquement contre le trafic dans des lieux particuliers, comme le Pod, la place du marché ou la place Numa-Droz (place de la gare).

Les places de parcs sont citées une vingtaine de fois, avec des demandes pour plus de places de parcs, des parkings en périphérie de la ville ou encore des places de parcs de courte durée (15 min.) sur le Pod.

Des suggestions concernant la déviation du trafic ressortent également assez souvent (une vingtaine de suggestions). La majorité des propositions sont pour le contournement de la ville par le trafic extérieur, pour l'évitement du centre ville par le trafic, ou pour une meilleure gestion du trafic au centre ville. Nous retrouvons également des propositions spécifiques comme « *réétudier le plan trèfle à 4* »⁵, ou « *rendre les rues parallèles du Pod à sens unique* ». De façon générale c'est ici que l'on observe les suggestions les plus spécifiques, et pour le contournement du trafic et pour la diminution du trafic au centre ville.

Nous retrouvons ensuite quelques catégories moins nombreuses, comme celle concernant les ronds points et giratoires (environ six), ou les suggestions disent qu'il y a trop de ronds points et giratoires ou qu'on devrait améliorer leur sécurité. Nous notons aussi quelques suggestions plus spécifiques comme agrandir le rond point du Midi, ou en créer un au Boulevard de la Liberté⁶. Des propositions concernant les zones à 30km/h ressortent également environ cinq fois, comme par exemple la création d'une zone 30km/h sur le Pod, ou qu'il y en ait davantage dans les quartiers d'habitations et zones avec les enfants.

Comme nous le verrons dans les suggestions sur le transport non-automobile, les frontaliers sont aussi mis en cause pour les problèmes de circulation, avec des suggestions qui recommandent qu'ils se parquent à la douane ou à l'extérieur de la ville et utilisent ensuite des transports en commun.

Nous retrouvons ensuite des suggestions qui recommandent davantage de contrôles policiers, ainsi que des plaintes concernant la signalisation et sa visibilité en ville. Quelques suggestions restent finalement inclassables, comme une demande d'aménagement de la circulation pour les handicapés ou une proposition de faire passer le trafic sous la ville !

7.3.4 Propositions des répondants concernant le transport non-automobile

34,2% des répondants à la question ouverte ont suggéré des aménagements concernant les transports autres que l'automobile (zone piétonne, pistes cyclables, transports publics).

Nous constatons aussi qu'une forte proportion de suggestions (28,5%) est en faveur du trafic non automobile et que seule une minorité (5,7%) de suggestions y est opposée.

Les suggestions en faveur du transport non automobile sont récurrentes et si nous prenons en compte la totalité des réponses à la question ouverte, nous observons que proportionnellement, cette catégorie de réponses se situe juste après celles qui ont trait aux suggestions en faveur du trafic routier.

Tableau 14 : Suggestions en matière d'aménagements du transport non-automobile

| Aménagements du transport non-automobile | Fréquences | Pourcent |
|--|------------|----------|
| Pour | 80 | 28.5 |
| Contre | 16 | 5.7 |
| Non-mentionné | 185 | 65.8 |
| Total | 281 | 100.0 |

⁵ Plan comparable à celui en « Doigt de gant », qui fait référence à un aménagement autour des voies de circulation (surtout des transports publics) qui partent chacune dans une direction depuis un centre défini comme tel.

⁶ Au moment où nous menions cette recherche, le projet du rond point sur le Boulevard de la Liberté ne semblait donc pas être connu par tous.

Il vaut la peine d'approfondir au sein même de cette catégorie quelles sont les tendances révélatrices des intérêts de la population à ce sujet.

Apparaissent en premier lieu et par ordre décroissant dix suggestions en faveur de « vraies pistes » et de réseaux cyclables ainsi que de parcs et d'abris pour les vélos. Les pistes devraient permettre d'atteindre tous les endroits, être plus cohérentes, passer d'est en ouest et du nord au sud. Plus concrètement, une demande a été faite pour « *des passerelles pour piétons et cyclistes au dessus des chemins de fers* ».

Viennent ensuite huit suggestions au sujet des bus. Les revendications sont nombreuses et de tout ordre. Elles ont trait à la fréquence des bus, à leur service en continu, voire à leur gratuité pour certaines catégories de personnes. Une suggestion était par exemple d'« *offrir un abonnement aux ménages pour n'utiliser qu'un véhicule au lieu de deux afin de favoriser les transports en commun* ». La réduction de la vitesse à 30km/h ou une conduite plus douce étaient aussi mentionnées. Pour les transports publics, la demande de bus plus fréquents le dimanche ainsi que des tarifs différenciés en fonction de la longueur des trajets ont été encore évoqués. Quelques suggestions ont été émises pour que des bus relient le haut et le bas du canton. Une dernière catégorie allait dans le sens d'« *obliger les frontaliers à utiliser les transports publics depuis l'entrée de la ville* ». D'autres encore proposaient que les entreprises employant des frontaliers les véhiculent à bord de bus privés depuis la frontière française. Nous avons observé que la question du transport des frontaliers est bien délicate.

La création d'une zone piétonne mobilise elle aussi un certain nombre d'avis dans la population répondante: sept suggestions en tout. La moitié va dans le sens d'une amélioration de la zone piétonne, ou de la rendre à moitié accessible à la circulation. D'autres proposent de la déplacer afin de la concrétiser sur le Pod entre la Grande fontaine et jusqu'à la hauteur de la gare et de la rendre commerciale. L'autre moitié des suggestions insiste sur le fait que « *La Chaux-de-Fonds n'est pas conçue pour ça* » ou qu'ils sont contre une zone piétonne.

Dans une très faible mesure, trois suggestions furent faites en faveur de la concrétisation du projet du Transrun reliant la ville de La Chaux-de-Fonds à celle de Neuchâtel. La demande allait dans le sens d'une priorité à donner pour ce projet, une autre que cela se fasse dans de brefs délais.

Pour terminer, une suggestion proposait d'« *encourager la mobilité douce* », ce qui reste néanmoins une proposition assez vague.

7.3.5. Autres suggestions

D'autres suggestions ont été émises pour lesquelles nous avons choisi de ne pas créer de catégories spécifiques, mais de les regrouper dans « Autres ». Cette catégorie comprend en outre les remarques ne portant pas sur des propositions d'aménagement. Le premier type de propositions rassemble des questions autour du financement, des impôts, des frais effectués par la ville, etc. Le deuxième domaine est politique, c'est-à-dire, des avis autour des décisions communales, de la communication avec les habitants ou des remarques sur des partis politiques. Le dernier rassemble les propositions autour de différents aménagements que nous n'avons pas catégorisés. (Ex : « *ouvrir un casino* »).

On peut faire l'hypothèse que les facteurs liés au contexte politique et à la situation financière de la commune jouent un rôle important dans l'acceptation ou le refus des projets. Même si l'analyse des réponses à la question ouverte ne parvient pas à répondre assurément à cette hypothèse, nous avons néanmoins constaté que ces remarques revenaient assez souvent et se révélaient pertinentes pour la catégorisation. De plus, les personnes ayant émis ces remarques ne proposent pas d'aménagements, surtout en ce qui concerne les remarques de type politique qui faisaient souvent l'objet de longs développements.

La question financière semble préoccuper la population de La Chaux-de-Fonds. En effet, certains ont reproché des impôts trop élevés, mais ont aussi critiqué certaines dépenses jugées à leurs yeux « *inutiles* » telle que des sculptures ou des objets à titre décoratif. Concernant les remarques liées à la politique, nous observons une critique au sujet de la communication entre la commune et les habitants : « *L'autorité communale n est pas assez à l'écoute des habitants ou peut l'être mais ne prend pas suffisamment en compte leur avis. Il faudrait que les habitants soient mieux avertis des projets en cours si possible.* ». Certaines de ces remarques sont tournées vers une mauvaise gestion des projets de la part des acteurs politiques de la ville.

Lorsque nous procédons à une comparaison des effectifs de chaque suggestion, il apparaît que la majorité des suggestions émises le sont dans le domaine du trafic routier (108 suggestions), suivies de près par celles des transports non automobiles (96 suggestions). Les suggestions concernant l'esthétique de la ville (90 suggestions) et celles par rapport à la revalorisation du centre ville (67 suggestions) viennent en deuxième plan.

Nous ne pouvons toujours pas dire si ces conclusions renvoient à l'expression des intérêts des répondants ou au contraire au mécontentement de la population vis-à-vis de la gestion communale dans le domaine du trafic et des transports non automobiles.

Les données émanant de nos résultats ne permettent pas de confronter plusieurs catégories en formulant l'hypothèse qu'il y a une opposition d'intérêts chez ceux qui les formulent. En effet, un même répondant pouvait émettre plusieurs propositions concernant des domaines d'aménagements très différents. Les différentes catégories que nous avons proposé ne peuvent être mises en opposition entre elles car les personnes interrogées n'expriment pas ces oppositions dans leurs suggestions. Par exemple, il est difficile sur cette base de dire que ceux qui faisaient des propositions en faveur de l'aménagement du centre-ville en faisaient en défaveur du trafic routier.

8. Pratiques de mobilité et report modal en ville de La Chaux-de-Fonds

Ainsi que nous l'avons signalé dans la problématique, la considération des aménagements urbains ne peut faire l'économie d'une analyse des pratiques de mobilité des habitants. La volonté de revaloriser un quartier ou rendre piétonne une zone ou une rue ne peut en effet se faire sans tenir compte des conséquences liées à la mobilité, qu'elle soit piétonnière ou routière. C'est pourquoi nous nous sommes attachés à interroger les Chaux-de-Fonciers sur leurs pratiques de mobilité et leur potentielle inclination pour un report modal.

8.1. Caractéristiques des pratiques de mobilité

Dans un premier temps, nous allons donner un aperçu des caractéristiques des pratiques de mobilité à La Chaux-de-Fonds, afin de définir si, comme nos hypothèses le postulaient, il y a une différence significative entre l'utilisation de la voiture et celle des transports en communs.

Le tableau 15 définit le principal moyen de transport utilisé pour réaliser trois activités distinctes : se rendre au travail, les loisirs et les achats. On remarque premièrement que la voiture est la plus fréquemment utilisée, suivie par la marche et des transports publics. L'utilisation de la voiture pour les achats représente le taux le plus élevé avec près de 64%, ce que l'on peut probablement expliquer par le fait qu'il est plus aisé de transporter ses achats avec la voiture. Si la voiture est le moyen le plus utilisé pour chacune de ces activités, on peut remarquer que les transports publics jouent un rôle plutôt mineur par rapport à celui de la voiture, puisqu'ils ne représentent qu'1/5 des choix modaux pour se rendre au travail, ce pourcentage étant encore inférieur pour les loisirs et les achats.

Tableau 15 : Principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail, pour les loisirs et pour les achats

| | moyen de transport pour se rendre au travail | | moyen de transport pour les loisirs | | moyen de transport pour les achats | |
|-------------------------|--|--------------|-------------------------------------|--------------|------------------------------------|--------------|
| | Effectif | % | Effectif | % | Effectif | % |
| voiture individuelle | 180 | 42.2% | 221 | 44.9% | 324 | 63.8% |
| co-voiturage | 11 | 2.6% | 21 | 4.3% | 19 | 3.7% |
| transport public | 88 | 20.6% | 61 | 12.4% | 72 | 14.2% |
| taxi | 1 | .2% | | | 1 | .2% |
| autres engins motorisés | 13 | 3.0% | 7 | 1.4% | 3 | .6% |
| engins non-motorisés | 10 | 2.3% | 24 | 4.9% | 5 | 1.0% |
| marche | 124 | 29.0% | 158 | 32.1% | 84 | 16.5% |

La voiture, la marche et les transports publics sont les trois pratiques les plus utilisées par les Chaux-de-Fonciers. On remarque que sur l'effectif observé, 57,1% pratique la marche quotidiennement. Ce pourcentage est le plus élevé puisque 45,2% utilisent la voiture et seulement 17,3% utilisent le bus tous les jours ou presque. Il faut noter que les deux pourcentages les plus importants pour la voiture et la marche sont une utilisation quotidienne et une utilisation « au moins une fois par semaine » alors que pour le bus ce sont les fréquences « jamais » et « quelque fois par an » qui sont les plus fortes en pourcentage.

Tableau 16 : Fréquence d'utilisation/pratique de la marche, de la voiture et du bus

| | Fréquence de plus de 15 min de marche | | fréquence d'utilisation de la voiture | | fréquence d'utilisation du bus | |
|-------------------------------|---------------------------------------|--------------|---------------------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|
| | Effectif | % | Effectif | % | Effectif | % |
| Jamais | 22 | 4.3% | 41 | 8.0% | 95 | 18.5% |
| quelque fois par an | 27 | 5.2% | 26 | 5.1% | 178 | 34.7% |
| au moins une fois par mois | 32 | 6.2% | 31 | 6.1% | 69 | 13.5% |
| au moins une fois par semaine | 141 | 27.3% | 182 | 35.6% | 82 | 16.0% |
| tous les jours ou presque | 295 | 57.1% | 231 | 45.2% | 89 | 17.3% |

Le tableau 17 montre qu'une forte majorité (74,5%) des gens qui se déplacent en voiture en ville met moins de 30 minutes pour ses déplacements quotidiens. Il n'y a donc qu'un peu plus du cinquième de la population pour qui les déplacements excèdent 30 min et à peine plus de 3% pour ceux qui se déplacent plus de 60 minutes.

Tableau 17 : Temps de déplacement quotidien en voiture en ville de La Chaux-de-Fonds

| | Effectif | % | Pourcentage cumulé |
|---------------------|----------|-------------|--------------------|
| moins de 30 minutes | 319 | 59.4 | 74.5 |
| 30 à 60 minutes | 91 | 16.9 | 95.8 |
| plus de 60 minutes | 18 | 3.4 | 100.0 |
| Total | 428 | 79.7 | |
| Non réponse | 109 | 20.3 | |
| Total | 537 | 100.0 | |

Le tableau 18 détermine la préférence entre la voiture et les transports en commun dans les déplacements quotidiens. Par ce tableau de fréquence, nous remarquons que près des deux tiers des individus préfèrent utiliser leur propre véhicule pour leurs déplacements quotidiens (65,6%).

Tableau 18 : Préférence entre voiture et transports en commun pour les déplacements quotidiens

| | Effectif | % |
|---------------------|----------|-------------|
| Voiture | 300 | 55.9 |
| Transport en commun | 157 | 29.2 |
| Total | 457 | 85.1 |
| Non réponse | 80 | 14.9 |
| Total | 537 | 100.0 |

De ces tableaux on connaît dès lors plus précisément quelles sont les préférences de mobilité des Chaux-de-Fonniers.

Premièrement la voiture est le mode de transport le plus utilisé et de manière très régulière alors que les transports publics semblent ne représenter qu'une alternative occasionnelle puisque moins de la moitié de ses utilisateurs les prennent régulièrement. De plus, les transports en commun ne représentent que le troisième moyen le plus utilisé pour accomplir différentes tâches et activités de la vie de tous les jours, la marche étant plus pratiquée. Ensuite, on peut affirmer que le trafic automobile interne quotidien n'excède majoritairement pas les 30 minutes (74,5%), ce qui ne constitue pas forcément un avantage pour l'utilisation de l'automobile. Pour finir, il faut garder un œil attentif sur la pratique de la marche qui reste un mode de déplacement particulièrement important chez les Chaux-de-Fonniers.

8.1.1. L'influence de l'âge et du revenu sur les pratiques de mobilité

En analysant la fréquence d'utilisation des différents moyens, on retrouve des relations significatives avec l'âge et le revenu des répondants.

Comparons d'abord l'utilisation de la voiture avec l'âge (tableau 19). La tranche de la population entre 35 et 44 ans, utilise de manière la plus fréquente ce moyen de locomotion. C'est un intervalle d'âge qui regroupe principalement des personnes actives professionnellement. Nous pouvons également envisager que cette catégorie regroupe des parents pour qui la voiture représente une facilité importante pour gérer les déplacements de leurs enfants (école, pédiatre, activités musicales ou sportives, etc.)

Parmi les jeunes qui ont entre 18-25 ans, la fréquence d'utilisation de la voiture n'est pas aussi marquée. Le fait qu'ils ne soient pas en possession d'une automobile ou l'habitude des transports en commun peuvent constituer des éléments explicatifs de cette diminution. Il serait par ailleurs intéressant de suivre ces fréquences sur une décennie afin de déceler une tendance : la cause environnementale étant plus populaire que jamais et les prix des carburants orientés vers une hausse vertigineuse, les jeunes générations n'auront-elles pas tendance à moins utiliser la voiture ?

A partir de 45 ans, les personnes interrogées utilisent moins fréquemment la voiture. La diminution est régulière à travers les tranches d'âge. Les éventuels enfants quittent la maison et la deuxième voiture familiale devient superflue. La situation professionnelle se stabilise et les personnes s'installent à proximité de leur lieu de travail.

Tableau 19 : Utilisation de la voiture selon l'âge

| Age des répondants | Utilisation de la voiture | | | | | Total |
|--------------------|---------------------------|-------------------|-----------------|--------------------|--------------------|---------------|
| | jamais | 1 fois par an | 1 fois par mois | 1 fois par semaine | Tous les jours | |
| moins de 25 ans | 4 10.8% | 4 10.8% | 2 5.4% | 14 37.8% | 13 35.1% | 37 100.0% |
| 25-34 | 1 1.7% | 6 10.2% | 3 5.1% | 24 40.7% | 25 42.4% | 59 100.0% |
| 35-44 | 6 6.3% | 2 2.1% | 2 2.1% | 31 32.3% | 55 57.3% | 96 100.0% |
| 45-54 | 5 5.7% | 3 3.4% | 3 3.4% | 33 37.5% | 44 50.0% | 88 100.0% |
| 55-64 | 4 4.1% | 3 3.1% | 8 8.2% | 37 38.1% | 45 46.4% | 97 100.0% |
| 65 ans et plus | 15 13.2% | 7 6.1% | 13 11.4% | 36 31.6% | 43 37.7% | 114 100.0% |
| Total | 35 7.1% | 25 5.1% | 31 6.3% | 175 35.6% | 225 45.8% | 491 100.0% |

N=491, $\text{Khi}^2=.016$

L'utilisation du bus en fonction des mêmes classes d'âge (tableau 20) est une sorte d'effet miroir du tableau 19.

Les jeunes de moins de 25 ans marquent la plus forte utilisation quotidienne et hebdomadaire des transports publics. Beaucoup de jeunes sont encore en formation à cet âge : ils ont donc tendance à continuer à utiliser les mêmes moyens de transports qu'ils utilisaient avant d'avoir atteint la majorité pour se rendre à leur établissement scolaire.

Les répondant de la tranche d'âge entre 35 et 44 ans qui utilisent de manière la plus fréquente la voiture sont ceux qui utilisent le moins les transports en commun. Le fait d'avoir une voiture peut exclure l'utilisation des transports publics. Ils ne connaissent probablement pas ou mal l'offre des transports en commun et la possibilité de combiner voiture et bus.

On remarque à nouveau une cassure à partir de 45 ans ; après une tendance à la baisse de l'utilisation des transports en commun (18-44 ans), on retrouve une hausse progressive pour les trois dernières catégories d'âge. Plusieurs éléments peuvent être énoncés pour comprendre ce phénomène : un volume d'achats moins important, moins d'enfant à conduire, une volonté d'avoir son lieu de travail accessible en bus depuis le domicile, une considération du bus comme étant un lieu de rencontre, etc.

Dès la retraite par contre, la perte du permis de conduire ou la vente de la voiture peut également contribuer à une augmentation de la fréquence d'utilisation des transports publics.

Tableau 20 : Utilisation du bus selon l'âge

| Age des répondants | Utilisation du bus | | | | | Total |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| | jamais | 1 fois par an | 1 fois par mois | 1 fois par semaine | Tous les jours | |
| - de 25 | 2 5.4% | 7 18.9% | 6 16.2% | 8 21.6% | 14 37.8% | 37 100.0% |
| 25-34 | 8 13.6% | 18 30.5% | 14 23.7% | 10 16.9% | 9 15.3% | 59 100.0% |
| 35-44 | 27 28.7% | 34 36.2% | 17 18.1% | 9 9.6% | 7 7.4% | 94 100.0% |
| 45-54 | 20 23.8% | 28 33.3% | 7 8.3% | 17 20.2% | 12 14.3% | 84 100.0% |
| 55-64 | 17 17.7% | 39 40.6% | 15 15.6% | 9 9.4% | 16 16.7% | 96 100.0% |
| 65 et + | 21 16.9% | 47 37.9% | 8 6.5% | 24 19.4% | 24 19.4% | 124 100.0% |
| Total | 95 19.2% | 173 35.0% | 67 13.6% | 77 15.6% | 82 16.6% | 494 100.0% |

N=494, $\text{Khi}^2=.000$

Revenons à l'influence du revenu sur les moyens de transports utilisés. Cette donnée socio-économique a été classée en trois catégories. La première regroupe les revenus mensuels de moins de 5'000 CHF, la deuxième ceux entre 5'000 CHF et 8'000 CHF, et une troisième les revenus supérieurs à 8'000 CHF. En croisant ces valeurs avec l'utilisation de la voiture, on voit que les personnes au bénéfice d'un salaire élevé ont significativement davantage tendance à utiliser une voiture dans leurs déplacements. Ceci est dû au fait que la voiture demeure plus chère que l'offre des transports publics (TP) et pour un ménage avec un seul revenu de moins de 5'000 CHF, l'automobile est un luxe. Dans ce cas, si une offre parallèle existe avec les TP par exemple, celle-ci va être privilégiée. De plus, pour cette catégorie de salaires, aucun filtre dans le questionnaire n'écarte les individus ne possédant pas de voiture. Ceci peut accentuer le fait d'avoir 12% de répondants qui n'utilisent jamais la voiture pour les revenus mensuels les plus bas. Pour les personnes disposant d'un revenu supérieur à 5'000 CHF, le pourcentage de celles utilisant peu ou pas la voiture est très faible. Le pourcentage cumulé n'atteint pas les 5%, et est de ce fait négligeable. Les personnes bénéficiant d'un revenu dépassant les 5'000 CHF par mois, possèdent et utilisent leur automobile pour la plupart quotidiennement ou presque.

Tableau 21 : Utilisation de la voiture selon le revenu

| Revenu mensuel | Utilisation de la voiture | | | | | Total |
|-----------------------------|---------------------------|---------------|-----------------|--------------------|----------------|---------------|
| | jamais | 1 fois par an | 1 fois par mois | 1 fois par semaine | Tous les jours | jamais |
| moins de 5000 par mois | 33 12.0% | 22 8.0% | 20 7.3% | 90 32.8% | 109 39.8% | 274 100.0% |
| entre 5000 et 8000 par mois | 1 .8% | 0 .0% | 4 3.1% | 55 42.6% | 69 53.5% | 129 100.0% |
| plus de 8000 par mois | 1 2.4% | 0 .0% | 1 2.4% | 11 26.8% | 28 68.3% | 41 100.0% |
| Total | 35 7.9% | 22 5.0% | 25 5.6% | 156 35.1% | 206 46.4% | 444 100.0% |

N=444, $\text{Khi}^2=.000$

L'utilisation du bus en fonction du revenu mensuel (tableau 22) se trouve être, une fois de plus, un miroir du tableau précédent. La symétrie entre ces tableaux précise bien les pratiques de mobilité des habitants de la Chaux-de-Fonds. D'autres moyens de transport, comme les deux roues, sont peu représentés.

Les personnes utilisant les TP de la ville de La Chaux-de-Fonds font majoritairement partie de la catégorie des bas revenus (moins de 5'000.-). Ils sont 22,9% de cette catégorie à utiliser quotidiennement ou presque les TP, contre 8,7% pour la tranche de revenu entre 5'000 CHF et 8'000 CHF, et 4,9% pour les plus aisés (plus de 8'000 CHF). Selon les mesures de dispersion, le revenu expliquerait 27% du choix d'utilisation des bus urbains à La Chaux-de-Fonds.

Tableau 22 : Utilisation du bus selon le revenu

| Revenu mensuel | Utilisation du bus | | | | | Total |
|-----------------------------|--------------------|---------------|-----------------|--------------------|----------------|---------------|
| | jamais | 1 fois par an | 1 fois par mois | 1 fois par semaine | Tous les jours | |
| moins de 5000 par mois | 40 14.3% | 83 29.7% | 37 13.3% | 55 19.7% | 64 22.9% | 279 100.0% |
| entre 5000 et 8000 par mois | 37 29.1% | 48 37.8% | 19 15.0% | 12 9.4% | 11 8.7% | 127 100.0% |
| plus de 8000 par mois | 11 26.8% | 16 39.0% | 8 19.5% | 4 9.8% | 2 4.9% | 41 100.0% |
| Total | 88 19.7% | 147 32.9% | 64 14.3% | 71 15.9% | 77 17.2% | 447 100.0% |

N=447, $\text{Khi}^2=.000$

8.2. Les pratiques de mobilité et le report sur d'autres modes de transport

Une fois les pratiques de mobilité des Chaux-de-Fonniers définies, conformément à notre question de recherche nous allons dès lors examiner un report éventuel sur d'autres modes de transport. Pourquoi malgré les problèmes liés à la circulation que connaît la ville, l'automobile demeure-t-elle un mode de transport autant utilisé ? Nous allons tenter de comprendre pourquoi les TP ne constituent pas une alternative attractive pour les habitants.

8.2.1. Représentation de la gestion du trafic du trafic automobile

S'agissant de traiter des questions relatives au report modal (nous renvoyons le lecteur aux explications en introduction), nous avons souhaité, dans un premier temps, comprendre comment la circulation en ville de La Chaux-de-Fonds était analysée par nos enquêtés. Les données récoltées permettent d'affirmer qu'une légère majorité de personnes (52,7%) ont une appréciation positive de la gestion du trafic automobile, tandis que 45,3% des répondants la perçoivent négativement. Ce constat se voit toutefois nuancé si nous prenons en considération les temps de déplacement intra urbain effectués par les répondants. En effet, les personnes se déplaçant en voiture plus de 60 minutes par jour en ville de La Chaux-de-Fonds ont une vision de la gestion du trafic très négative (72,2%), alors que celles qui consacrent moins d'une heure à leurs déplacements quotidiens ont une vision positive de la gestion du trafic en ville de La Chaux-de-Fonds. Ceci dit, concernant les trajets de moins de 30 minutes, ils jugent cette dernière positivement à 50,8%, alors que pour ceux d'une durée plus élevée, de 30 à 60 minutes, l'on observe un plus haut pourcentage d'appréciation positive, s'élevant à 64,4%. C'est donc lorsque le déplacement est long que les conducteurs perçoivent la gestion du trafic de façon négative, la durée du trajet implique sans doute qu'il existe une plus grande probabilité d'être confrontés à des difficultés sur la route.

8.2.2. Rapport à l'automobile et report modal

Il nous paraît important de rendre compte de la représentation que les conducteurs chaux-de-fonniers ont de leur automobile et du moyen de transport qu'elle représente. Il nous semble en effet intéressant de repérer quelles sont les raisons qui poussent les usagers à préférer l'automobile comme mode de déplacement principal et, incidemment, les logiques qui auraient une influence rédhibitoire sur un éventuel report modal

Comme l'a défini Vincent Kaufmann (2000), certaines dimensions de la logique sous-jacente des pratiques modales, notamment le fait que les pratiques modales soient fortement ancrées socialement dans les modes de vie, agissent comme un frein quant au report sur d'autres modes de transport. Par exemple, si aucune contrainte ne pèse sur l'utilisation de l'automobile, nombreux sont les usagers qui n'emploient pas du tout et n'envisagent même pas d'utiliser les transports en commun. De plus, lorsque certains avantages jugés importants ne sont pas offerts par les autres modes de transport et en particulier ici par les transports en commun, le choix d'utiliser l'automobile ne sera pas remis en cause.

Le tableau 23 rapporte les raisons principales de préférer la voiture plutôt que les transports en commun. On remarque que les deux principales raisons invoquées sont le temps de déplacement à 73,5%, et le désir d'indépendance et de liberté à 50%. Par contre l'habitude n'est que très peu évoquée !

Tableau 23 : Préférence d'utilisation de la voiture

| | Oui | Non | Total |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|
| Temps | 225 | 81 | 306 |
| | 73.5% | 26.5% | 100.0% |
| Liberté | 153 | 153 | 306 |
| | 50.0% | 50.0% | 100.0% |
| Confort | 73 | 233 | 306 |
| | 23.9% | 76.1% | 100.0% |
| Autres | 71 | 235 | 306 |
| | 23.2% | 76.8% | 100.0% |
| Transports en commun insatisfaisants | 67 | 239 | 306 |
| | 21.9% | 78.1% | 100.0% |
| Coût | 63 | 243 | 306 |
| | 20.6% | 79.4% | 100.0% |
| Habitude | 57 | 249 | 306 |
| | 18.6% | 81.4% | 100.0% |
| Sécurité | 11 | 295 | 306 |
| | 3.6% | 96.4% | 100.0% |

Vincent Kaufmann (2000) considère que les stratégies des municipalités sont trop influencées par le postulat d'une rationalité de l'utilisateur dans ces choix modaux en fonction de la minimisation des temps de déplacement et du prix. Or on remarque par ce tableau que la dimension « *temps de déplacement* » a une influence importante sur le choix de préférer la voiture plutôt que les TP et donc une stratégie municipale basée sur une baisse des temps de déplacement en TP pourrait avoir une influence sur un éventuel changement de mode de transport. Il reste à savoir si le temps de déplacement en automobile est évalué juste ? On sait par ailleurs que les temps de parcage sont rarement pris en compte !

En ce qui concerne le désir d'indépendance et de liberté, c'est une dimension qui paradoxalement ne semble pas être offerte par les TP et donc, quelle que soit la qualité de l'offre de transport public, les gens pour qui cette dimension est importante ne changeront probablement pas de pratique modale. Il y a là sans doute un travail de marketing à envisager pour les TP, car il y a sans doute aussi un peu de liberté à ne pas être prisonnier de son véhicule ! On retrouve ici la théorie de Vincent Kaufmann (2000) lorsqu'il postule que, suivant la représentation sociale que l'on a de l'automobile, le développement d'autres offres de transport, quelle que soit la qualité de cette offre, ne conduit pas à un changement dans la pratique modale.

8.2.3. Caractéristiques de la politique de transport et frein au report modal

Intéressons-nous à certaines caractéristiques de la politique en matière d'automobile pour voir si elles constituent un frein au report vers d'autres modes de transport et en particulier vers les transports publics. Une des caractéristiques de la ville de La Chaux-de-Fonds est d'offrir de nombreuses places de parc gratuites. Ce phénomène a sans doute pour effet d'encourager, ou du moins de ne pas décourager les automobilistes à prendre leur voiture dans leurs déplacements quotidiens. Le tableau 24 rapporte la perception des habitants quant à la difficulté de trouver une place de parc en ville. L'échelle va de 1 (=très facile) à 6 (=très difficile). On remarque que 82,4% des répondants jugent que la difficulté se situe entre 1 et 4

avec une forte majorité entre 2 et 4. On peut donc déduire de ce tableau qu'il est relativement facile de trouver une place de parc à La Chaux-de-Fonds. Ce qui peut être certainement un atout selon les endroits, mais aussi une nuisance dans d'autres.

Tableau 24 : Difficulté de trouver une place de parc à La Chaux-de-Fonds

| | Effectif | % | Pourcentages cumulés |
|--------------------|----------|-------|----------------------|
| 1 (très facile) | 27 | 5.0 | 5.9 |
| 2 | 93 | 17.3 | 26.1 |
| 3 | 133 | 24.8 | 55.1 |
| 4 | 125 | 23.3 | 82.4 |
| 5 | 56 | 10.4 | 94.6 |
| 6 (très difficile) | 25 | 4.7 | 100.0 |
| Total | 459 | 85.5 | |
| Non réponse | 78 | 14.5 | |
| Total | 537 | 100.0 | |

Il convient toutefois de nuancer quelque peu ces propos en tenant compte du temps de déplacement (tableau 25). Nous avons regroupé l'échelle allant de 1 à 6 pour qu'elle ne soit constituée plus que de trois groupes ; « facile » comportant les modalités de réponse 1 et 2, « moyen » les modalités 3 et 4, et « difficile » 5 et 6. Pour le temps de déplacement en voiture les modalités « 30 à 60 minutes » et « plus de 60 minutes » ont été regroupées sous la modalité « plus de 30 minutes » pour des raisons d'exigence scientifique. Il est intéressant de remarquer que les gens qui ont un temps de déplacement quotidien qui n'excède pas 30 minutes estiment à 86% qu'il est facile et moyennement difficile de trouver une place de parc en ville alors que pour ceux qui circulent plus de 30 minutes ce pourcentage passe à 73,4%. Mais ce qu'il faut retenir de ce tableau est que 73,4% des gens qui ont un temps de déplacement quotidien qui va de 30 à 60 minutes voire plus de 60 minutes considèrent qu'il est facile ou moyennement difficile de trouver une place de parc. On peut donc déduire de cela que le parcage de sa voiture n'est pas un problème en ville de La Chaux-de-Fonds.

Tableau 25 : Difficulté de trouver une place de parc en ville selon le temps de déplacement

| Temps de déplacement en voiture | difficulté de trouver une place de parc | | | Total |
|---------------------------------|---|--------------|-------------|---------------|
| | facile | moyenne | difficile | |
| moins de 30 minutes | 91 29.0% | 179 57.0% | 44 14.0% | 314 100.0% |
| plus de 30 minutes | 22 20.2% | 58 53.2% | 29 26.6% | 109 100.0% |
| Total | 113 26.7% | 237 56.0% | 73 17.3% | 423 100.0% |

N=423, Khi2= ,007

Il serait judicieux de savoir maintenant si une modification dans cette politique généreuse en matière d'automobile aurait une influence sur les pratiques de mobilité des habitants, et de

surcroit si la question se pose. Le tableau 26 analyse l'influence du passage à des places de parc payantes sur l'utilisation de la voiture par rapport à la fréquence d'utilisation de la voiture.

Tableau 26 : Influence du passage à des places de parc payantes selon l'utilisation de la voiture et sa fréquence d'utilisation

| Fréquence d'utilisation de la voiture | Utilisation de l'automobile si place de parc payante | | Total |
|---------------------------------------|--|--------------|---------------|
| | oui | non | oui |
| quelques fois par an | 7 50.0% | 7 50.0% | 14 100.0% |
| au moins une fois par mois | 11 40.7% | 16 59.3% | 27 100.0% |
| au moins une fois par semaine | 85 50.0% | 85 50.0% | 170 100.0% |
| tous les jours ou presque | 159 70.7% | 66 29.3% | 225 100.0% |
| Total | 262 60.1% | 174 39.9% | 436 100.0% |

N=436, $\text{Khi}^2=.000$

On remarque que le passage à des places de parc payantes aurait une incidence certaine sur le choix de mode de déplacement puisque 50% des répondants qui utilisent leur voiture quelques fois par an et au moins une fois par semaine affirment qu'ils utiliseraient moins leur voiture si les places de parc devenaient payantes. Ce chiffre monte à près de 60% pour les gens qui utilisent leur voiture au moins une fois par mois. Si pour la majorité des utilisateurs quotidiens (70%), ce changement n'aurait pas d'influence significative sur leur comportement de mobilité, près de 30% utiliseraient tout de même moins leur voiture.

On peut donc tirer les conclusions suivantes : les préférences pour l'usage de l'automobile en ville de La Chaux-de-Fonds dépendent certes pour une partie importante des utilisateurs, mais aussi de certaines caractéristiques de la politique municipale en matière d'automobile et en particulier du volume de l'offre des places de parc et de leur gratuité. En l'état actuel des choses, un report modal de la voiture vers les TP paraît peu contraignant pour les automobilistes. Mais si la situation devait se modifier, notamment en ce qui concerne la gratuité des places de parc (et de manière indirecte avec l'augmentation du coût des carburants), il est probable qu'un report vers d'autres modes transport puisse survenir pour une proportion non négligeable de la population.

8.2.4. Le rôle du revenu

Le revenu mensuel net explique en bonne partie le fait que 60% n'abandonneraient pas l'utilisation de la voiture dans cette hypothèse. On remarque en croisant ces deux variables, que les individus ayant un revenu entre 5000 et 8000 CHF utiliseraient leur voiture de la même manière malgré l'augmentation du prix de la place de parc. Cette même tendance se vérifie pour les revenus mensuels de plus de 8000 CHF, mais de manière moins marquée.

Ainsi, 70% des revenus les plus importants ne modifieraient pas leur utilisation de la voiture, alors que chez les plus bas revenus, environ la moitié changerait ses comportements dans une telle situation.

Tableau 27 : Utilisation de la voiture avec places payantes selon le revenu

| Revenu mensuel | Utilisation voiture si places de parc payantes | | Total |
|-----------------------------|--|---------------------|---------------|
| | Oui | Non | Oui |
| moins de 5000 par mois | 118 52.4% | 107 47.6% | 225 100.0% |
| entre 5000 et 8000 par mois | 88 71.0% | 36 29.0% | 124 100.0% |
| plus de 8000 par mois | 27 69.2% | 12 30.8% | 39 100.0% |
| Total | 233 60.1% | 155 39.9% | 388 100.0% |

N=388, $\text{Khi}^2=.002$

8.2.5. Influence de la qualité de l'offre de transport public sur le choix modal

Examinons si une modification de la qualité de l'offre des transports publics peut avoir une influence sur un report éventuel de la voiture vers les transports publics. De plus, par l'évaluation de cette offre on essayera de vérifier si une modification de la politique en matière de TP peut permettre un changement dans les choix de mobilité des habitants.

La lecture du tableau 28 confirme qu'une éventuelle baisse des tarifs des transports en commun encouragerait environ 39,3% des automobilistes à emprunter plus régulièrement les lignes de bus. Additionnés au 8,2% de répondants qui n'utiliseraient que les transports en commun ainsi que ceux qui les utilisent déjà et ne changeraient pas leurs habitudes, nous atteignons 47,5% d'utilisateurs plus ou moins réguliers des transports publics. Une éventuelle baisse des tarifs des transports en commun favoriserait donc un report modal conséquent même si 26,6% d'automobilistes continueraient d'utiliser uniquement leur véhicule.

Tableau 28: Influence d'une éventuelle baisse des tarifs des transports publics sur les modes de déplacement en ville

| | Effectif | % |
|--------------------------------------|----------|-------|
| pas changement : toujours TP | 60 | 11.2 |
| pas changement : toujours voiture | 143 | 26.6 |
| voiture et TP | 211 | 39.3 |
| que TP | 44 | 8.2 |
| Non réponse | 79 | 14.7 |
| Total | 537 | 100.0 |

Dans le tableau 29, nous comparons l'influence de cet éventuel changement sur les modes de déplacement des personnes qui utilisent la voiture de manière occasionnelle et sur ceux qui l'utilisent de manière régulière. On peut ainsi remarquer que chez les automobilistes réguliers, une baisse des prix des TP occasionnerait un changement de pratiques modales pour plus de la moitié : 50% utiliseraient encore la voiture mais aussi les transports en commun et 8% n'utiliseraient plus que les transports en commun. Chez les utilisateurs occasionnels, ce changement serait moindre mais tout de même de l'ordre de 40% puisque 20% utiliseraient alors, et la voiture et les transports en commun, et 20% ne prendraient plus que le bus.

Tableau 29: Influence d'une éventuelle baisse des tarifs des TP sur les modes de déplacement en ville par rapport à la fréquence d'utilisation de la voiture

| Fréquence utilisation voiture | TP baisse tarifs | | | | Total |
|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------|---------------|
| | pas changement : toujours TP | pas changement : toujours voiture | voiture et TP | que TP | |
| Utilisation occasionnelle | 24 49.0% | 5 10.2% | 10 20.4% | 10 20.4% | 49 100.0% |
| Utilisation régulière | 29 7.4% | 136 34.5% | 197 50.0% | 32 8.1% | 394 100.0% |
| Total | 53 12.0% | 141 31.8% | 207 46.7% | 42 9.5% | 443 100.0% |

N=443, Khi2= 0,000

8.2.6. L'influence du revenu

On peut donc postuler qu'un changement de tarif aurait une incidence significative sur la pratique modale des automobilistes. Cependant il est important de voir dans quelle mesure ces changements éventuels dépendent du revenu. En d'autres termes, les personnes avec le revenu le plus faible sont-elles les plus enclines à modifier leur pratique ? Et cette baisse des prix aurait-elle également une influence sur les revenus élevés ? Le tableau 30 analyse l'influence du revenu sur le changement de mode de déplacement.

Tableau 30 : Influence d'une éventuelle baisse des tarifs des TP sur les modes de déplacement en ville par rapport au revenu

| Revenu | baisse tarif | | | | Total |
|----------------|------------------|-----------------------|---------------|-------------|---------------|
| | Pas chang tjs TP | Pas chang tjs voiture | Voiture et TP | Que TP | |
| -5000 par mois | 46 19.2% | 59 24.6% | 107 44.6% | 28 11.7% | 240 100.0% |
| 5000/8000 | 9 7.3% | 42 34.1% | 63 51.2% | 9 7.3% | 123 100.0% |
| +8000 par mois | 1 2.6% | 19 50.0% | 17 44.7% | 1 2.6% | 38 100.0% |
| Total | 56 14.0% | 120 29.9% | 187 46.6% | 38 9.5% | 401 100.0% |

N= 401, Khi2= 0.000

En croisant le revenu avec la baisse des tarifs des transports publics, nous pouvons constater que le report modal ne dépend pas uniquement du revenu mais également des tarifs pratiqués. En effet, hormis pour les personnes ayant un revenu mensuel dépassant 8000 CHF, une baisse des tarifs des transports publics encourageraient la majorité des automobilistes à emprunter plus régulièrement les transports en commun. Les personnes ayant un revenu se situant entre 5000 et 8000 CHF changeraient leurs habitudes à plus de 58,5% puisque 51,2% d'entre elles utiliseraient la voiture et les transports en communs et 7,3% n'utiliseraient plus que les transports en commun. Pour les personnes ayant un revenu inférieur à 5000 CHF la proportion de gens qui modifieraient leur mode de déplacement est légèrement plus faible (56,3%) mais 11,7% n'utiliseraient plus que les transports en commun. Bien que les personnes avec un revenu supérieur à 8000 CHF ne modifieraient pas majoritairement leurs choix en matière de transport, ils sont tout de même 47,3% pour se dire prêts à changer !

Les éléments analysés nous donnent à voir que le principal mode de transport utilisé par les Chaux-de-Fonniers est la voiture, que ce soit pour un usage professionnel, de loisirs ou domestique. Les TP s'avèrent faiblement utilisés notamment pour ce qui concerne les déplacements dans le cadre professionnel. Parallèlement, nous avons pu constater que la marche à pied était pratiquée de façon quotidienne par une part importante de la population. En comparaison, le bus n'est utilisé que de façon sporadique, quelques fois dans le mois ou dans l'année. Cependant, les usagers du bus s'avèrent être réguliers dans l'usage de ce mode. En d'autres termes, aujourd'hui les transports publics ne sont donc majoritairement considérés que comme un mode de déplacement alternatif occasionnel, derrière la marche et la voiture.

En nous penchant sur les temps de déplacement à travers la ville, nous pouvons mettre en évidence l'existence éventuelle de problème de trafic et d'un mécontentement des usagers quant à sa fluidité. Contrairement à ce qui aurait pu être imaginé, nous avons constaté que la plupart des automobilistes ne passaient pas plus de 30 minutes en voiture dans une même journée et donc qu'ils ne subissaient pas de frein à leurs habitudes sur ce plan-là. Nous avons également pu constater que la voiture était dite préférée surtout pour des raisons d'indépendance et de rapidité.

Un autre point intéressant est celui des coûts économiques considérés par les citoyens de la ville. En commençant par nous intéresser aux changements qu'initierait un passage à des places de parc payantes, nous avons pu remarquer que les plus fervents automobilistes ne changeraient pas leurs habitudes, probablement en raison du fait que pour eux (par habitude ou non) l'usage de la voiture est perçu comme une nécessité pour l'exercice de leur profession. En revanche, les usagers occasionnels de la voiture seraient influencés dans leurs pratiques de façon importante, ce qui constitue à notre avis un élément qu'il serait opportun d'explorer davantage. Dans le cas supposé d'une baisse des tarifs des transports publics, nous avons pu déterminer qu'une majorité des citoyens se disent ouverts à un changement d'habitudes en matière de transports, envisageant un usage plus régulier du bus. En revanche, le pourcentage des automobilistes les plus assidus ne modifierait pas leurs pratiques. Ces interprétations ont par la suite été approfondies en tenant compte du revenu mensuel des répondants, ce qui permet de souligner l'importance de cette variable dans les changements de comportement des individus en matière de report modal.

9. Facteur de refus d'un projet d'aménagement urbain

Avant de se concentrer sur les processus de conception d'un projet urbain et de cerner les acteurs qu'il conviendrait d'impliquer, nous souhaitons nous arrêter brièvement sur les différents facteurs que peuvent inciter les citoyens à refuser ou accepter un projet visant à modifier leur environnement. Nous verrons ensuite brièvement dans quelle mesure le syndrome NIMBY (pour ce concept, nous renvoyons aussi aux aspects théoriques introductifs) peut influencer la représentation que l'on se fait d'un réaménagement urbain.

9.1. Facteurs pris en compte pour l'acceptation ou le refus d'un projet urbain

Sept facteurs différents de refus potentiel ont été évalués par la population chaux-de-fonnière : « projet incomplet », « projet trop cher », « projet ne correspondant pas aux attentes personnelles », « projet ayant des incidences sur l'environnement immédiat de la personne », « projet inadapté », « projet ayant des incidences négatives sur la mobilité de la personne » et « projet ne profitant pas directement à la personne ».

Tout d'abord, sur les sept facteurs pour lesquels la population était invitée à se prononcer, trois ressortent du lot, comme le montre le tableau 31. Les Chaux-de-Fonnières, en grande majorité, refuseraient un projet si celui-ci est incomplet (75,7%), trop cher (74,5%) et inadapté (66,2%). Trois autres facteurs sont la source d'un refus potentiel, mais de manière plus mitigée: si le projet ne correspond pas aux attentes du répondant (56,1% de oui contre 24,4% de non), s'il a des incidences négatives sur son environnement immédiat (57% contre 26,4%) et s'il a des incidences négatives sur sa mobilité (50,3% contre 32,5).

Enfin, une majorité de Chaux-de-Fonnières (49,3% de non contre 28,8% de oui) considère qu'un projet ne profitant pas personnellement au répondant ne représente pas un facteur de refus. Il est bon toutefois de remarquer que le taux d'indécis, précisément sur cette question, s'élève tout de même à 21,9%.

Tableau 31 : Raisons du refus potentiel d'un projet d'aménagement urbain

| | Oui | Non | Ne sais pas | Total de réponses |
|---|-------|-------|-------------|-------------------|
| Projet incomplet | 75.7% | 12.4% | 12% | 493 |
| Projet trop cher | 74.5% | 20% | 5.5% | 506 |
| Projet inadapté | 66.2% | 19.9% | 13.9% | 497 |
| Incidences sur l'environnement immédiat | 57% | 26.4% | 16.6% | 493 |
| Non correspondance aux attentes | 56.1% | 24.4% | 19.5% | 487 |
| Incidences sur la mobilité personnelle | 50.3% | 32.5% | 17.2% | 489 |
| Aménagements n'apportent rien à la personne | 28.8% | 49.3% | 21.9% | 493 |

Comme on pouvait s’y attendre, ces résultats montrent que le refus ou l’acceptation d’un projet sont fortement déterminés par son coût, par sa qualité formelle, par ses conséquences sur la mobilité et sur l’environnement de la personne, et par le cadre dans lequel ce projet s’inscrit. En revanche, un aménagement urbain ne doit pas nécessairement être profitable à chacun pour que sa construction soit approuvée.

En règle générale, l’avis majoritaire pour chaque question demeure le même, peu importe la tranche d’âge (cf tableau 32). Il existe néanmoins de fortes différences de proportions.

Tableau 32 : Raisons du refus potentiel d’un projet d’aménagement urbain selon l’âge

| (en pourcentages) | s'il a des incidences négatives sur votre environnement immédiat | | | s'il est inadapté | | | s'il a des incidences négatives sur votre mobilité | | | si vous ne profitez pas de cet aménagement | | | si le projet est incomplet | | |
|-------------------|--|------|-------------|-------------------|-------------|-------------|--|------|-------------|--|------|-------------|----------------------------|------|-------------|
| | Oui | Non | Ne sais pas | Oui | Non | Ne sais pas | Oui | Non | Ne sais pas | Oui | Non | Ne sais pas | Oui | Non | Ne sais pas |
| - de 25 ans | 58.3 | 33.3 | 8.3 | 48.6 | 45.9 | 5.4 | 51.4 | 37.8 | 10.8 | 27 | 62.2 | 10.8 | 73 | 18.9 | 8.1 |
| 25-34 ans | 66.7 | 24.6 | 8.8 | 69 | 19 | 12.1 | 54.4 | 35.1 | 10.5 | 22.8 | 61.4 | 15.8 | 74.1 | 13.8 | 12.1 |
| 35-44 ans | 76.1 | 18.5 | 5.4 | 69.6 | 19.6 | 10.9 | 63.3 | 26.7 | 10 | 25 | 57.6 | 17.4 | 85.2 | 8 | 6.8 |
| 45-54 ans | 58.8 | 28.2 | 12.9 | 74.4 | 14 | 11.6 | 44 | 42.9 | 13.1 | 20.2 | 63.1 | 16.7 | 85.9 | 8.2 | 5.9 |
| 55-64 ans | 50 | 29.2 | 20.8 | 63.9 | 19.6 | 16.5 | 46.4 | 35.1 | 18.6 | 29.5 | 46.3 | 24.2 | 75.8 | 12.6 | 11.6 |
| 65 ans et + | 43.2 | 24.3 | 32.4 | 63.3 | 15.6 | 21.1 | 44 | 23.4 | 32.7 | 36 | 26.1 | 37.8 | 61.9 | 15.9 | 22.1 |

9.2. Effets du syndrome NIMBY sur l’acceptation ou le refus d’un projet urbain

Le tableau 33 montre qu’en matière d’aménagement urbain, NIMBY joue un rôle prépondérant. A la question « Afin d’alléger le trafic sur l’avenue Léopold-Robert, accepteriez vous que la circulation soit partiellement déviée sur d’autres rues à proximité », une courte majorité se prononce en faveur du oui (52,6%). En revanche, lorsque ce même projet urbain nécessite la déviation de la circulation dans la rue de la personne sondée, le refus tend à augmenter (71% de non). On sait bien que les personnes se prononcent par rapport aux avantages qu’ils tirent, à plus forte raison sur ce genre de question. Pourtant, on peut voir que, les deux questions étant posées de manière suivie, la différence reste forte, ce qui montre qu’en matière d’aménagement urbain la population ne se prononce favorablement au changement que si celui-ci n’entrave pas leur quotidien et leur environnement.

Tableau 33 : Influence du syndrome NIMBY sur l'acceptation potentielle d'un projet d'aménagement urbain

| | Déviation partielle de la circulation sur d'autres rues à proximité | | Déviation partielle de la circulation sur votre rue | |
|-------|---|-------|---|------|
| | | | | |
| oui | 276 | 52.6% | 151 | 29% |
| non | 249 | 47.4% | 370 | 71% |
| Total | 493 | 100% | 521 | 100% |

Il convient d'affiner l'analyse en croisant cette deuxième question (« circulation déviée dans votre rue ») avec la variable « nombre d'années de résidence en ville de La Chaux-de-Fonds ». Ce faisant, on observe que, d'une manière générale, plus on réside longtemps à La Chaux-de-Fonds, plus on est susceptible de refuser un projet nécessitant la déviation de la circulation dans sa propre rue.

Tableau 34 : Influence du syndrome NIMBY sur l'acceptation potentielle d'un projet d'aménagement urbain en fonction du nombre d'années vécues dans la ville

| Nombre d'années de résidence des répondants | Déviation partielle de la circulation sur votre rue | | Total |
|---|---|--------------|---------------|
| | oui | non | |
| 1-9 | 27 40.9% | 39 59.1% | 66 100.0% |
| 10-19 | 21 40.4% | 31 59.6% | 52 100.0% |
| 20-29 | 23 29.1% | 56 70.9% | 79 100.0% |
| 30-39 | 21 34.4% | 40 65.6% | 61 100.0% |
| 40-49 | 17 24.6% | 52 75.4% | 69 100.0% |
| 50-59 | 16 27.6% | 42 72.4% | 58 100.0% |
| 60 et plus | 26 19.1% | 110 80.9% | 136 100.0% |
| Total | 151 29.0% | 370 71.0% | 521 100.0% |

En résumé, tous les facteurs soumis aux enquêtés sont autant de raisons de refus potentiel à un projet d'aménagement urbain, sauf pour ce qui est du facteur « projet ne profitant pas à la personne ». Les facteurs qui seraient la cause du refus le plus massif se posent dans un registre économique (« projet trop cher ») et qualitatif (« projet incomplet » et « inadapté »),

c'est-à-dire des arguments facilement justifiables et qui n'impliquent pas directement la personne interrogée. Viennent ensuite, les projets qui ne correspondent pas aux attentes des habitants et ceux qui ont des incidences négatives sur leur mobilité et sur leur environnement immédiat. Quant à NIMBY, il s'agit d'un aspect – on l'a vu – bien réel et à ne pas négliger non plus.

Ces constats confirment en partie notre hypothèse. En effet, les habitants de La Chaux-de-Fonds refusent plus facilement un projet qui aurait des répercussions négatives sur eux-mêmes directement. Mais cette analyse est à nuancer car, contrairement à ce que l'on pouvait penser, certaines variables sociodémographiques doivent être prises en compte pour interpréter plus précisément nos résultats.

10. Acteurs impliqués dans le processus d'élaboration d'un projet urbain

Avec ce chapitre, nous nous intéressons aux différents acteurs que les répondants souhaitent voir impliqués dans le processus d'élaboration d'un projet urbain. En d'autres termes, il s'agit de savoir si les habitants de La Chaux-de-Fonds jugent leur avis être suffisamment pris en compte de la part des autorités à l'heure des interventions dans l'espace urbain / public et s'ils considèrent nécessaire que la mise en place d'un projet urbain soit accompagnée par des spécialistes.

Lorsqu'on leur demande par qui un processus d'élaboration d'un projet urbain doit être mis principalement en place, 79,2% des répondants ont choisi une des deux propositions qui prévoit une collaboration entre les services communaux compétents, soit avec les habitants du quartier concerné (35,4%), soit avec tous les habitants de la ville (43,8%). Seul 15,6% souhaite un processus mené uniquement par des spécialistes : les services communaux (7,4%), en collaboration avec des mandataires privés (4,5%) ou des experts externes (3,7%).

Les résultats présentés dans le tableau 35 confortent l'idée que la population souhaite une implication dans ces processus et qu'elle s'oppose avec force à une démarche de planification technocratique. Par conséquent, une consultation considérée comme insuffisante pourrait être un facteur explicatif du refus du projet voté en 2004. Le paragraphe suivant confirme cette hypothèse.

Tableau 35 : Acteurs principaux nécessaires au processus d'élaboration d'un projet urbain⁷

| Types d'acteurs | Effectif | Pourcentage |
|---|----------|-------------|
| Services communaux compétents en collaboration avec les habitants de la ville en entier | 235 | 43.8% |
| Services communaux compétents en collaboration avec les habitants du quartier concerné | 190 | 35.4% |
| Services communaux compétents | 40 | 7.4% |
| Services communaux compétents en collaboration avec des mandataires privés | 24 | 4.5% |
| Des experts externes | 20 | 3.7% |
| Non réponse | 16 | 3.0% |
| Autre | 12 | 2.2% |
| Total | 537 | 100.0 |

⁷ L'énoncé précise de la question (Q36) : « D'après vous, le processus d'élaboration d'un projet urbain doit-il être mis en place principalement par (une seule réponse possible) : »

10.1. Prise en compte de l'avis des habitants

Selon les résultats obtenus par notre questionnaire, la démarche participative que souhaitent voir mise en place les Chaux-de-Fonniers ne correspond pas aux possibilités de participation qui ont été mises en place par les autorités. C'est ainsi que 70% des personnes interrogées estiment que les autorités ne prennent pas suffisamment en compte l'avis des habitants en terme de nouveaux aménagements (tableau 36)⁸.

Tableaux 36 : Prise en compte suffisante de l'avis des habitants⁹

| | Fréquence | Pourcentage |
|--------------|-----------|-------------|
| d'accord | 107 | 19.9 |
| pas d'accord | 376 | 70.0 |
| ne sais pas | 46 | 8.6 |
| Total | 529 | 98.5 |
| Non réponse | 8 | 1.5 |
| Total | 537 | 100.0 |

Nous verrons plus loin quelles modalités de consultation sont souhaitées par les Chaux-de-Fonniers (Chapitre 11.4). Au préalable, attardons-nous sur l'idée que les répondants ont de la nécessité d'accompagner la mise en place et la présentation des projets d'aménagement urbain par des spécialistes.

10.2. L'accompagnement des projets d'aménagement urbain par des spécialistes

La majorité des personnes interrogées (52,5%) juge utile la présentation et l'accompagnement des projets d'aménagement urbains par des spécialistes – architectes, urbanistes, sociologues, géographes, ingénieurs... Plus d'un quart (27,4%) affirme les trouver même très utiles. Un peu plus d'une personne sur dix (12,3%) pense en revanche qu'ils ne sont pas utiles et seulement 5,8% avancent qu'ils ne le sont pas du tout !

Tableau 37 : Niveau d'utilité de la présentation et de l'accompagnement des projets d'aménagement urbain par des spécialistes

| Réponses | Fréquences | Pourcentages |
|-------------------|------------|--------------|
| Très utile | 147 | 27.4% |
| Utile | 282 | 52.5% |
| Pas utile | 66 | 12.3% |
| Pas du tout utile | 31 | 5.8% |
| Non réponse | 11 | 2.0% |
| Total | 537 | 100.0% |

⁸ A noter cependant que parmi ceux qui épousent les thèses d'un parti politique (33,3% des répondants), ils sont près des deux tiers à connaître la position de ce dernier lorsqu'il se prononce sur un projet d'aménagement urbain et 71,5% à adopter souvent, voire toujours, la même position que leurs élus.

⁹ L'énoncé précis de la question était : « Estimez-vous que les autorités communales de La Chaux-de-Fonds prennent suffisamment en compte l'avis des habitants pour effectuer des modifications dans la ville (par exemple : nouvelle zone piétonne, déplacement des places de parc pour les voitures d'un endroit de la ville à un autre) ? (Cochez une seule case) ». Les réponses ont été regroupées comme expliqué dans la partie Méthodologie du présent rapport.

D'une manière générale, les taux de non-réponse sur ce thème se révèlent relativement faibles – entre 2,0% et 5,6%.

Finalement, les citoyens de La Chaux-de-Fonds attachent une importance particulière à la présence de spécialistes dans l'accompagnement des projets. Ce désir est fortement exprimé par les personnes récemment arrivées dans la ville.

Tableau 38 : Niveau d'utilité de la présentation et de l'accompagnement des projets d'aménagement urbain par des spécialistes selon le nombre d'années passées à La Chaux-de-Fonds

| | | Niveau d'utilité de la présentation et l'accompagnement des projets d'aménagement urbain par des spécialistes | | | | Total |
|---|-------------------|---|--------------|--------------|-------------------|--------|
| | | Très utile | Utile | Pas utile | Pas du tout utile | |
| Nombre d'années passées à la Chaux-de-Fonds | 1-5 ans | 11 | 10 | 0 | 0 | 21 |
| | | 52.4% | 47.6% | .0% | .0% | 100.0% |
| | 6-15 ans | 17 | 49 | 3 | 3 | 72 |
| | | 23.6% | 68.1% | 4.2% | 4.2% | 100.0% |
| | 16 ans à toujours | 103 | 205 | 56 | 26 | 390 |
| | | 26.4% | 52.6% | 14.4% | 6.7% | 100.0% |
| Total | | 131 | 264 | 59 | 29 | 483 |
| | | 27.1% | 54.7% | 12.2% | 6.0% | 100.0% |

N =483, Khi2 = .006

On constate que parmi les personnes qui trouvent très utile l'apport d'expertise de spécialistes, les répondants qui habitent La Chaux-de-Fonds depuis moins de cinq ans sont les plus nombreux (52,4%) par rapport à seulement environ un quart de ceux qui habitent depuis 6-15 ans, voire 16 ans et plus. Si de manière générale la représentation négative du niveau d'utilité d'expertise porté aux projets urbains de la Chaux-de-Fonds est faible (de 0% à 14,4%), on constate que plus le nombre d'années passées dans la ville augmente, plus on s'abstiendrait du mandat de spécialistes dans ce domaine. Toutes catégories confondues, la majorité des suffrages va pour un jugement utile (54,7%). Plus le nombre d'années passées à La Chaux-de-Fonds est faible, plus il semble que l'expertise soit nécessaire pour ajuster le fonctionnement et les projets de la ville. On peut donc se demander si le nombre d'années passées dans une commune ne conduit pas l'habitant à se considérer lui-même comme le meilleur des experts ?

11. Information et communication

Impératifs politiques ou budgétaires, qualité du projet ou efficacité de l'information, manque de concertation ou communication déficiente ? Quelles sont les facteurs qui mettent en péril la réalisation d'un projet en ville ? Les responsables locaux censés représenter les citoyens de La Chaux-de-Fonds ont-ils manqué de clarté lors des débats publics autour des projets urbains ? Les pressions qui se sont exercées sur les élus de la ville de La Chaux-de-Fonds ont-elles bien conduit les responsables urbanistiques à s'engager dans des dynamiques de débats publics, à mobiliser des ressources pour assurer l'aboutissement de leur projet urbain et à s'interroger sur les réseaux sociaux informels qui se construisent dans la ville, mais ont-ils développé une communication et une information adaptée à la typologie de la société civile de La Chaux-de-Fonds ? Qui dit quoi, par quel canal, à qui et avec quels effets sont probablement les questions qui doivent être développées pour assurer cette bonne communication. Influence, persuasion, publicité, pluralité des récepteurs et finalités d'une communication sont autant d'éléments à considérer dans tout débat public.

11.1. Connaissance des projets d'aménagement urbain

De manière à aborder les questions liées à l'information et à la communication des projets urbains à La Chaux-de-Fonds, analysons dans un premier temps le tableau de fréquences suivant. Plus de deux tiers des personnes interrogées (67,0%) estiment avoir eu connaissance des projets d'aménagements urbains de la ville proposés et/ou réalisés ces cinq dernières années.

Tableau 39 : Connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds

| Réponses | Fréquences | % |
|-------------|------------|-------|
| Oui | 360 | 67.0% |
| Non | 160 | 29.8% |
| Non réponse | 17 | 3.2% |
| Total | 537 | 100.0 |

Une majorité sera par conséquent à même de juger de la pertinence de l'information et de la communication de ces précédents projets urbains. Les personnes ayant répondu par la négative ont toutefois un rôle important à jouer, car leurs avis pourraient nous permettre de comprendre les éventuelles lacunes communicatives et informatives sur ce sujet.

11.1.1. Les facteurs influençant le niveau de connaissance des projets urbains

Il est indéniable qu'il faut bien connaître un projet urbain pour décider de son aboutissement. Il est surtout intéressant d'observer et d'identifier quels facteurs, notamment sociodémographiques influencent le niveau de connaissance d'un projet. L'âge notamment apparaît comme un premier élément, puis la formation, ainsi que le revenu¹⁰. Ainsi une catégorie d'âge, sous-représentée ou à l'inverse sur-représentée, peut pondérer plus ou moins favorablement l'aboutissement d'un projet. Mais le fait de relever l'hétérogénéité des citoyens

¹⁰ Le sexe n'a pas été ici retenu dans la mesure où la différence entre femme et homme n'était statistiquement pas significative.

concernés par les projets urbains permet surtout d'adapter la communication en conséquence. Et si, comme nous avons pu le relever ci-après, la formation et le revenu sont aussi des facteurs influençant le niveau de connaissance des projets urbains, alors l'information et la communication qui circulent au moment de la mise en place de projet doivent intégrer l'ensemble de ces éléments, afin que celle-ci soit efficace, bien ciblée, pertinente et claire pour cette majorité qui décide de la réalisation ou non du projet. En d'autres termes, on retrouve les éléments propres à une bonne communication autour d'un projet, comme par exemple écouter et connaître son auditoire, se mettre sur la même longueur d'onde que son interlocuteur, etc.

Tableau 40 : Connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds selon l'âge

| Age | | Connaissance des projets urbains de la Chaux-de-Fonds | | Total |
|----------------|-----------------|---|--------------|--------|
| | | Oui | Non | |
| | Moins de 25 ans | 17 | 20 | 37 |
| | | 45.9% | 54.1% | 100.0% |
| | 25-44 ans | 105 | 52 | 157 |
| | | 66.9% | 33.1% | 100.0% |
| 45-64 ans | 137 | 50 | 187 | |
| | 73.3% | 26.7% | 100.0% | |
| 65 ans et plus | 87 | 32 | 119 | |
| | 73.1% | 26.9% | 100.0% | |
| Total | | 346 | 154 | 500 |
| | | 69.2% | 30.8% | 100.0% |

N = 500, Khi2 = .007

Nous constatons que les « moins de 25 ans » sont les plus nombreux (à 54,1%) par rapport aux autres catégories à n'avoir pas eu connaissance des projets urbains de la ville de La Chaux-de-Fonds. En revanche pour les autres catégories, la majorité semble en avoir eu connaissances. La tendance qui se dégage semble confirmer que plus on avance en âge, plus on a (ou on prend) connaissance des projets urbains de la ville, les catégories qui se disent les plus informées se situant parmi les répondants de plus de 45 ans (73%).

Mais on peut éventuellement supposer que, plus on est âgé, plus on porte un intérêt pour les projets de la ville dans la mesure où on se sent davantage concerné par ses initiatives (si l'on considère que l'âge peut se confondre avec le nombre d'années passées à la Chaux-de-Fonds). Il est alors possible de supposer que plus on passe d'années à la Chaux-de-Fonds, plus les éventuels projets avancés intéressent.

Selon la formation, nous observons qu'indépendamment du niveau de formation achevée, la majorité des personnes interrogées ont eu connaissance des projets urbains de La Chaux-de-

Fonds. Toutes catégories confondues, la majorité des suffrages va à la connaissance des projets urbains de la ville (71,3%).

Cependant, on constate que parmi les taux les plus élevés, on trouve principalement des personnes ayant achevé une formation professionnelle supérieure (83,6%), ainsi que l'Université ou l'HES (75,3%) et un apprentissage (72,4%). Les personnes n'ayant jamais achevé de formation ou celles l'ayant terminée avec la scolarité obligatoire, une école de culture générale ou un préapprentissage recueillent les taux les plus faibles (respectivement 53,8% et 60,7%). Ce constat indique qu'il existe un lien significatif entre le niveau de formation des répondants et le niveau de connaissance (ou d'intérêt) des projets urbains de la ville.

Tableau 41 : Connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds selon la formation

| Formation | | Connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds | | Total |
|---|--|---|--------|--------|
| | | oui | non | |
| | Aucune formation achevée | 7 | 6 | 13 |
| | | 53.8% | 46.2% | 100.0% |
| | Scolarité obligatoire, école de culture générale, préapprentissage, etc. (2 ans) | 34 | 22 | 56 |
| | | 60.7% | 39.3% | 100.0% |
| | CFC, école professionnelle à plein temps (3-4 ans) | 131 | 50 | 181 |
| | | 72.4% | 27.6% | 100.0% |
| | Lycée, école préparant à la maturité fédérale ou à un degré diplôme (3-4 ans) | 27 | 19 | 46 |
| | | 58.7% | 41.3% | 100.0% |
| Ecole ou formation professionnelle supérieure (maîtrise, ETS, etc.) | 61 | 12 | 73 | |
| | 83.6% | 16.4% | 100.0% | |
| Université, haute école spécialisée, etc. | 58 | 19 | 77 | |
| | 75.3% | 24.7% | 100.0% | |
| Total | | 318 | 128 | 446 |
| | | 71.3% | 28.7% | 100.0% |

N= 446, Khi2= .012

Si l'on tient compte du revenu, les personnes ont eu majoritairement connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds à raison de près de deux tiers (64,9%) pour la tranche « moins de 5000.-/mois », plus de trois quarts (78,1%) pour la tranche « entre 5000 CHF et 8000 CHF/

mois » et 82,9% pour la tranche « plus de 8000 CHF ». On constate que plus le revenu augmente, plus on a tendance à avoir connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds.

Tableau 42 : Connaissance des projets urbains de La Chaux-de-Fonds selon le revenu

| Revenu | | Connaissance des projets urbains de la Chaux-de-Fonds | | Total |
|--------|---------------------------------|---|-------|--------|
| | | oui | non | |
| | Moins de 5000.- par mois | 185 | 100 | 285 |
| | | 64.9% | 35.1% | 100.0% |
| | Entre 5000.- et 8000.- par mois | 100 | 28 | 128 |
| | | 78.1% | 21.9% | 100.0% |
| | Plus de 8000.- par mois | 34 | 7 | 41 |
| | | 82.9% | 17.1% | 100.0% |
| Total | | 319 | 135 | 454 |
| | | 70.3% | 29.7% | 100.0% |

N= 454, Khi2= .004

11.2. Les moyens d'information les plus utilisées par la population

On constate qu'environ deux tiers des répondants (65,9%) ayant eu connaissance des projets urbains des cinq dernières années ont été informés par les médias et environ un huitième (16,4%) par le bouche-à-oreille. Le service d'urbanisme de la ville n'apparaît que dans une moindre mesure comme un moyen d'information (3,6%), ce qui s'explique notamment par le fait que ses activités transitent nécessairement par les médias et l'organisation de débats publics.

Tableau 43 : Principal moyen d'information sur les questions d'urbanisme

| Réponses | Fréquences | % |
|---|------------|--------|
| Médias | 253 | 65.9% |
| Bouche-à-oreille | 63 | 16.4% |
| Autres (spécialistes, chargé de la communication de la ville, etc.) | 31 | 8.1% |
| Services d'urbanisme de la ville | 14 | 3.6% |
| Groupes d'intérêts et associations | 10 | 2.6% |
| Groupes politiques | 7 | 1.8% |
| Débats publics | 6 | 1.6% |
| Total | 384 | 100.0% |

A ce titre, près de la moitié des personnes interrogées et concernées par la question (46,5%) trouvent que les informations soumises par le service d'urbanisme de La Chaux-de-Fonds n'ont pas été claires, plus d'une personne sur dix (13,3%) affirment qu'elles ne l'ont pas été du tout et un peu plus d'un quart (28,3%) pensent, au contraire, qu'elles l'étaient. Enfin, près d'une personne interrogée sur dix (11,4%) n'a pas eu connaissance des informations du service d'urbanisme de la ville concernant les projets urbains soumis antérieurement aux habitants.

Tableau 44 : Niveau de clarté de la communication autour des projets d'aménagement urbain par les autorités communales

| Réponses | Fréquences | % |
|----------------------------|------------|--------|
| Très claires | 2 | 0.5% |
| Claires | 104 | 28.3% |
| Pas claires | 171 | 46.5% |
| Pas du tout claires | 49 | 13.3% |
| Non communiquées par le SU | 42 | 11.4% |
| Total | 368 | 100.0% |

11.3. Le projet d'aménagement d'une zone de rencontre sur le tronçon de l'avenue Léopold-Robert compris entre la Grande-Fontaine et le théâtre

Trois éléments du questionnaire ont porté plus particulièrement sur le projet d'aménagement d'une zone de rencontre sur le tronçon de l'avenue Léopold-Robert situé entre la Grande-Fontaine et le théâtre . Ce projet a été en effet rejeté par référendum lors des votations de 2004 par près de 80% des votants.

Environ trois quarts des personnes interrogées ont affirmé avoir voté lors du référendum organisé en 2004 (le taux de participation réel étant d'environ 50%).

Sur l'ensemble de la population, un peu moins de deux tiers (61,6%) disent avoir eu connaissance de l'existence de ces projets urbains soumis avant le référendum.

Tableau 45 : Connaissance du projet Pod-Grande Fontaine avant le référendum

| Réponses | Fréquences | % |
|-------------|------------|--------------|
| Oui | 331 | 61.6% |
| Non | 194 | 36.1% |
| Non réponse | 12 | 2.2% |
| Total | 537 | 100.0 |

La majorité des personnes sondées reconnaissent ne pas avoir essayé de s'informer davantage par leur propre volonté sur le sujet à 59,4%. Pour environ 40% ayant essayé de s'informer par eux-mêmes, la majorité (57,3%) ayant répondu à la question pense que l'accès à l'information a été facile, contre 35,4% qui l'ont trouvé difficile.

Tableau 46 : Volonté de s'informer par soi-même

| Réponses | Fréquences | % |
|-------------|------------|--------|
| Oui | 207 | 38.5% |
| Non | 319 | 59.4% |
| Non réponse | 11 | 2.0% |
| Total | 537 | 100.0% |

Nous avons voulu savoir également quelles sont les principales raisons du refus de ce projet. Pour la totalité des personnes interrogées, le coût trop élevé du projet de la zone de rencontre semble être la raison la plus évoquée (36,7%) pour expliquer le refus de ce dernier. Suivent, comme autres éléments explicatifs de refus, le fait que le projet était jugé insuffisant et inapproprié (22,5%) et que le choix des élus ne correspondait finalement pas avec les aspirations des Chaux-de-Fonniers (14,5%). Les autres raisons souscrites – manque d’information, mauvais emplacement ou autres raisons – récoltent des scores relativement semblables (entre 6 et 8%). Les non-réponses s’élèvent à seulement 5,6%.

11.4. Moyens de consultation souhaités par les Chaux-de-Fonniers

Une majorité écrasante des personnes interrogées (88,6%) pense que le service d’urbanisme de la Chaux-de-Fonds devrait davantage communiquer au sujet des projets qu’il envisage.

Tableau 47 : Souhait d'être davantage informé

| Réponses | Fréquences | % |
|-------------|------------|--------|
| Oui | 476 | 88.6% |
| Non | 45 | 8.4% |
| Non réponse | 16 | 3.0% |
| Total | 537 | 100.0% |

Dans le dessein de combler cette hypothétique lacune, nous avons proposé une série de moyens de consultation aux personnes qui jugent nécessaire une consultation de la part des autorités¹¹. Parmi ces moyens, les répondants ont pu en choisir trois au plus. C’est ainsi qu’ont été choisis, par ordre de préférence, l’option du questionnaire à domicile par 64,6%, la votation sur le projet après que celui-ci ait été élaboré par 50,5%, les sondages dans la rue par 34,4%, les forums de discussion par 28,8%, les propositions déposées dans des boîtes à idées par 24,7% et les forums sur Internet par 15,7%.

L’ordre de préférence de ces moyens ainsi que les taux de réponses qu’ils ont obtenus font ressortir que ce sont les modalités qui demandent le moins d’effort et d’engagement de la part de la population qui semblent être les plus appréciées.

¹¹ Ce sont les 92.2% qui ont répondu « oui » à la question (Q31) : « Jugez-vous cette consultation nécessaire ? ». 5.4% ont répondu « non » et 2.4% n’ont pas donné de réponse.

Tableau 48 : Moyens de consultation préférés¹²

| | Questionnaire à domicile | Votation sur le projet (par voie référendaire) | Sondages | Forums de discussion | Boîtes à idées | Forums internet | Autres consultations | Ne sais pas |
|-----------|--------------------------|--|----------|----------------------|----------------|-----------------|----------------------|-------------|
| coché | 64.6% | 50.5% | 34.4% | 28.8% | 24.7% | 15.7% | 3.4% | 2.8% |
| pas coché | 35.4% | 49.5% | 65.6% | 71.2% | 75.3% | 84.3% | 96.6% | 97.2% |

Le tableau 48 ci-dessus donne une idée générale des moyens de consultation préférés des Chaux-de-Fonniers. Il s'agit maintenant de soumettre ces résultats à l'analyse croisée afin de voir comment ces préférences varient selon les caractéristiques sociodémographiques des répondants.

11.4.1. Préférence des moyens de consultation et profil sociodémographique des répondants

Pour l'interprétation des résultats, nous ne retiendrons ici que les catégories de l'âge, de la profession et de la plus haute formation achevée. Celles du sexe et du revenu se sont avérées, lors des mêmes calculs statistiques que nous avons effectués pour les trois autres catégories, ne pas être significatives pour le choix des moyens. A partir du croisement des modalités de consultation avec ces trois variables sociodémographiques (tableau 49), nous pouvons relever quelques tendances.

Le sondage dans la rue, troisième moyen de consultation dans l'ordre de préférence avec 34,4% de réponses cochées, trouve ses plus grands adeptes parmi la catégorie des « artisans, commerçants, chefs d'entreprise »¹³ (51,5%) et des « ouvriers » (51,0%). L'influence de l'âge est particulièrement marquée pour les gens de 65 ans et plus qui se situent avec un taux de 19,8% largement en dessous des autres tranches d'âge (qui se répartissent entre 37% et 42%). En ce qui concerne la formation des répondants, nous constatons la tendance suivante : plus la scolarité a été longue, plus les gens sont défavorables au sondage. Ceci s'explique probablement par l'insatisfaction de ces catégories, qui considèrent peut-être ce moyen de consultation comme étant trop aléatoire et ne permettant guère d'exprimer une position ou un avis nuancé.

La durée de la scolarité a également une répercussion sur l'appréciation du forum internet en tant que moyen de consultation. Plus celle-ci est longue, plus les gens sont pour cette modalité. Cette corrélation peut sans doute s'expliquer par la plus ou moins grande familiarisation avec les outils informatiques acquise dans le cadre de la formation et dans l'exercice d'une activité professionnelle. Ce sont alors les « employés »¹⁴ (23,7%) et les « cadres, professions intellectuelles supérieures »¹⁵ (23,4%) qui s'expriment, par le fait qu'ils utilisent régulièrement l'ordinateur dans leur vie professionnelle, plus en faveur du forum

¹² L'énoncé précise de la question (Q32) : « Par quels principaux moyens pensez-vous que les autorités communales devraient consulter la population chaux-de-fonnière ? (Maximum trois réponses possibles) »

¹³ Le questionnaire précise que cette catégorie contient : « Artisans, commerçants et assimilés, chefs d'entreprise de 10 salariés et plus, indépendants »

¹⁴ Cette catégorie regroupe : « Employés de la fonction publique, employés administratifs d'entreprise, employés de commerce, personnels des services directs aux particuliers »

¹⁵ Cette catégorie rassemble : « Professions libérales, cadres de la fonction publique, professions intellectuelles et artistiques, cadres d'entreprise »

internet. Dans la même logique de familiarité avec les outils informatiques, leur assentiment diminue avec l'âge des répondants.

Les forums de discussion sont plus fortement appréciés par la population active et parmi elle par les professions des « artisans, commerçants, chefs d'entreprise » (45,5%) et des « cadres, professions intellectuelles supérieures » (46,8%). Plus la scolarité est longue, plus le forum est jugé être un bon moyen de consultation. La durée des études augmente, de manière générale et par répétition de l'exercice, également l'aisance des personnes à parler en public. Le refus unanime de ce moyen de consultation par les personnes n'ayant achevée aucune formation traduit, dans ce sens, peut-être leur crainte de ne pas pouvoir exprimer leur avis et dès lors de le voir ne pas être pris en compte.

Tableau 49: Tableaux croisés des modalités de consultation avec les variables sociodémographiques¹⁶

| Variables sociodémographiques | | moyen de consultation (coché) | | | | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|----------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|
| | | Sondage | Forum internet | Questionnaire | forum de discussion | boîtes à idées | votation |
| âge des répondants | moins de 25 ans | 42.9% | 22.9% | 51.4% | 14.3% | non significatif | non significatif |
| | 25-34 ans | 36.8% | 26.3% | 84.2% | 28.1% | | |
| | 35-44 ans | 35.5% | 16.1% | 62.4% | 30.1% | | |
| | 45-54 ans | 41.5% | 18.3% | 58.5% | 36.6% | | |
| | 55-64 ans | 37.5% | 12.5% | 65.6% | 36.5% | | |
| | 65 ans et plus | 19.8% | 7.8% | 63.8% | 20.7% | | |
| | <i>Chi Carré</i> | <i>0.013</i> | <i>0.023</i> | <i>0.017</i> | <i>0.028</i> | <i>0.084</i> | <i>0.152</i> |
| profession | artisan, commerçant, chef d'entrepr. | 51.5% | 9.1% | non significatif | 45.5% | non significatif | non significatif |
| | cadre, profession intellectuelle sup. | 19.1% | 23.4% | | 46.8% | | |
| | profession intermédiaire | 34.6% | 21.8% | | 24.4% | | |
| | employé | 34.2% | 23.7% | | 31.6% | | |
| | ouvrier | 51.0% | 6.1% | | 28.6% | | |
| | retraités | 22.0% | 7.1% | | 24.4% | | |
| | autre personne sans activité prof. | 44.4% | 17.8% | | 13.3% | | |
| | autre activité | 29.6% | 14.8% | | 18.5% | | |
| | <i>Chi Carré</i> | <i>0.000</i> | <i>0.005</i> | | <i>0.878</i> | | |
| formation | aucune formation achevée | 75.0% | 8.3% | non significatif | 0.0% | non significatif | non significatif |
| | scolarité obligatoire | 43.6% | 5.5% | | 18.2% | | |
| | CFC, école professionnelle | 34.8% | 12.9% | | 30.3% | | |
| | lycée, maturité fédérale | 34.9% | 18.6% | | 27.9% | | |
| | formation prof. supérieure | 27.5% | 23.3% | | 34.8% | | |
| | université, HES | 23.9% | 25.4% | | 45.1% | | |
| | <i>Chi Carré</i> | <i>0.007</i> | <i>0.017</i> | | <i>0.807</i> | | |

¹⁶ Les pourcentages se réfèrent aux répondants qui ont coché ce moyen de consultation.

Empruntant aux approches participatives en urbanisme l'idée qu'une meilleure implication des habitants favoriserait leur adhésion au projet, nous nous sommes intéressés aux processus de consultation que les Chaux-de-Fonniers aimeraient voir mis en place. L'analyse statistique fait ressortir que les citoyens de La Chaux-de-Fonds souhaiteraient effectivement une meilleure prise en compte de leur avis dans les processus d'élaboration des projets urbains. Nous pouvons donc considérer le manque de consultation comme un des facteurs explicatifs pour le refus lors du référendum en 2004.

Lorsqu'il s'agit de désigner le moyen par lequel la population aimerait être concertée, elle privilégie les instruments qui lui demandent le moins d'effort. En caricaturant une tendance peu nuancée, les autorités communales seraient confrontées à des citoyens qui souhaiteraient être pris en compte et davantage impliqués en même temps qu'ils ne veulent pas trop s'investir. Ramonet (2001) dit explicitement que « *s'informer fatigue* » ! Il est vrai que s'intéresser à la mise en place d'un projet exige non seulement de l'intérêt mais demande du temps et de l'énergie. Pour les futurs projets, les responsables de l'aménagement de la ville devront, à notre avis, davantage s'engager à développer une démarche participative, de l'amont jusqu'en aval du projet, afin d'enraciner celle-ci dans la culture politique de la ville.

Remarques conclusives

L'étude effectuée sur l'évaluation des espaces publics et les aspirations en matière d'aménagement urbains en ville de La Chaux-de-Fonds apporte de nombreuses informations dans quatre domaines : **la diversité des attentes et des besoins de la population, la manière dont l'information sur les projets est diffusée, les modalités de consultation auprès des habitants et le processus de prises de décision, les pratiques de mobilité.**

Sans revenir sur les résultats abondamment présentés, il convient pourtant de s'arrêter sur quelques particularités qui ressortent de l'enquête. L'analyse des données met en évidence de significatifs clivages sociodémographiques qu'il nous paraît sociologiquement judicieux de relever, car ils nous semblent pouvoir devenir un problème grandissant. Les variables discriminantes les plus importantes sont en premier lieu la question des classes d'âge, suivie du revenu. Il est fort probable que cette diversité se retrouve aussi dans d'autres villes de même taille, mais l'absence de possibilité de comparer, notamment sur un même questionnement, empêche de dire véritablement ce qu'il en est.

Pour ce qui nous concerne, l'analyse des résultats obtenus par le questionnaire montre des décalages importants dans la manière de « regarder et d'appréhender sa ville » : les plus jeunes sont très critiques quant à son esthétique et son attractivité, ils ont plutôt une image négative de leur ville en matière d'urbanisme et d'aménagement urbains et appellent fortement à la mise en œuvre d'aménagements ou de nouveaux projets. Les plus âgés sont eux beaucoup plus indulgents à l'égard de l'image de La Chaux-de-Fonds, ils la trouvent plutôt bien comme elle est et ne voient pas ou peu une véritable nécessité de changer. En outre, ils semblent refuser des aménagements tels que la mise en place de zones piétonnes, d'espaces verts ou l'élargissement des trottoirs, ce qui nous laisse à penser que les retraités sont, à l'instar des autres classes d'âge, attachés à leur voiture

Cette frilosité conduit presque à une fermeture aux changements et, sans doute alimentée par une crainte des dépenses, semble même, de par le poids citoyen et civique de cette population, jouer un rôle de blocage face aux éventuels projets de modifications ou de réalisations suggérées par les autorités de la Ville. Il conviendrait sans doute d'approfondir, d'une part, les raisons qui conduisent à des représentations aussi différenciées selon les classes d'âge, et d'autre part, travailler à en mesurer les effets tant pour ce qui est de la cohésion intergénérationnelle que pour les comportements qui peuvent suivre chez les plus jeunes, par exemple à souhaiter quitter la Ville parce que son image ne convient pas ou plus. Une étude sur « Qui quitte la Ville de La Chaux-de-Fonds ? Et pourquoi ? » serait sans doute tout à fait utile, voire nécessaire à conduire.

Un autre aspect lié à la variable indépendante des classes d'âge est celui qui touche à la manière d'informer. L'enquête montre que les pratiques liées à l'information diffèrent fortement selon l'âge des habitants. Une stratégie de communication différenciée semble s'imposer, puisque les personnes ne sont pas réceptives de la même manière aux informations dispensées, et surtout à leurs supports. Le désintérêt de la jeunesse pour les choses publiques, (dont on sait qu'il n'est pas spécifique à La Chaux-de-Fonds) pourrait peut-être être limité si le discours et le média étaient mieux adaptés aux récepteurs. C'est en tout cas aussi une piste sur laquelle il conviendrait de réfléchir, sans pour autant tomber dans la démagogie du verbe. Mais sans doute, aujourd'hui, l'information est-elle surtout dispensée via les canaux médiatiques traditionnels qui séduisent moins les jeunes citoyens. On retrouve là toute la difficulté d'adapter les moyens d'information et de consultation aux profils sociodémographiques des habitants.

En d'autres termes, et sans entrer en matière sur la pertinence des projets urbains proposés par les autorités de La Chaux-de-Fonds, il conviendrait, primo, de travailler à impliquer davantage les jeunes qui votent peu, mais sont demandeurs de changement et, secundo, de mieux souligner les enjeux des modifications urbaines pour les plus âgés, car si eux participent au scrutin, ils restent majoritairement dubitatifs, voire plutôt résistants aux propositions qui leur sont faites !

Une autre information précieuse qui découle de cette enquête est celle de la probabilité d'un report modal du trafic automobile vers celui des transports publics. Même si l'on sait que répondre à un questionnaire et faire part d'éventuelles intentions engageant peu celui qui le fait, les réponses qui renvoient aux comportements de mobilité signalent pourtant qu'une proportion notable d'habitants serait disposée à recourir davantage aux transports publics à grosso modo trois conditions : meilleure information, baisse du prix du billet de bus, passage au parage payant. Seuls les hauts revenus (plus de 8'000.-) semblent peu enclins à envisager un tel report et à ne pas modifier leurs pratiques de déplacement. Certes, d'autres études montrent qu'il n'y a pas de rationalité parfaite qui conduit à choisir la manière de se déplacer ; l'individu est souvent prisonnier de ses habitudes et myope aux véritables avantages de ce qui lui est concrètement offert. Donc si un des objectifs est de réduire le trafic automobile et ses nuisances, comme cela apparaît dans les aspirations des Chaux-de-Fonniens, il conviendrait en examinant attentivement les résultats des tableaux statistiques obtenus par l'enquête, de mettre en place un marketing novateur pour attirer mieux l'attention des habitants sur les avantages des transports publics. Peut-être pourrait-on aussi imaginer que les éventuelles recettes découlant d'un parage payant soient ristournées aux TP pour rendre ces derniers plus attractifs ?

Pour terminer nous dirons encore que cette enquête est révélatrice des éléments suivants.

En premier lieu rappelons que le bon taux de réponse pour les questionnaires venus en retour est révélateur de l'intérêt marqué que la population porte à sa ville ; les gens ne sont pas indifférents à ce qui se passe à La Chaux-de-Fonds !

Il existe un décalage notoire entre le dynamisme et la diversité des projets proposés par les autorités communales (législatif et exécutif) et la pusillanimité à entrer en matière de certains habitants-citoyens de la Ville ; la peur de la dépense (et peut-être de l'endettement) transparaît en filigrane derrière certains refus ; peut-être conviendrait-il de présenter les projets par étapes ? Par ailleurs, les autorités communales, sans doute à travers les partis, devraient solidement s'interroger sur leur représentativité et leur capacité à rassembler des points de vue lorsqu'il s'agit d'objets aussi sensibles que les aménagements urbains, ces derniers faisant partie de l'environnement physique, voire affectif, des individus.

Pour certaines catégories de la population (les plus jeunes et les plus aisés) il semble nécessaire, voire urgent que la ville procède à des changements de sorte à transformer son image et à la rendre plus attractive, notamment pour que davantage de gens qui y travaillent aient envie d'y rester ou de venir y vivre (les pendulaires et les frontaliers). Or pour plusieurs personnes, certains quartiers sont tristes et défraîchis et, dans le même ordre d'idée, la Ville est souvent perçue comme l'otage de l'automobile : pour d'aucuns elle prend gentiment l'allure tout à fait anachronique d'un parking géant ! Toute la question semble résider dans la juste mesure.

Il semble donc difficile de dissocier l'esthétique de la qualité de vie. La récente candidature de la Ville pour la faire classer comme patrimoine mondial architectural par l'UNESCO devrait être une stimulation supplémentaire pour penser cette combinaison-là.

Bibliographie

- Arab, Nadia (2001), La coproduction des opérations urbaines : coopération et conception, *Espaces et sociétés* (2-3) 105-106 : 57-81
- Bareil, Céline (2004), La résistance aux changements : synthèse et critique des écrits, *Cahier de recherche du CETO* (04-10)
- Chombart de Lauwe, Paul-Henry (1971), *Pour une sociologie des aspirations*, Paris : Denoël
- Cunha, Antonio (2002), Développement urbain durable, *Vues sur la ville* (1) : 3-5
- De Sablet, Michel (1988), Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins, Paris : éd. Du Moniteur
- Fareri, Paolo (2000), Ralentir. Notes sur l'approche participative du point de vue de l'analyse des politiques publiques, in : Söderström, Ola, Cogato Lanza, Elena, Lawrence, Roderick J. et Barbey, Gilles, *L'usage du projet*, Lausanne: Payot
- Festinger, Leon (1957), *A theory of cognitive dissonance*, Evantson [etc.] : Row, Peterson
- Healey, Patsy (1996), The communicative Turn in Planning Theory and its Implications for Spatial Strategy-Making, *Planning and Design*, vol. 23, p. 217-234.
- Jodelet, Denise (1991), *Les Représentations sociales*, Paris : PUF
- Kaufmann, Vincent (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes
- Lascoumes, Pierre (1994), *L'éco-pouvoir : environnements et politiques*, Paris : Ed. La Découverte
- Lindblom, Ch. E and Cohen, D. K. (1979) *Usable Knowledge. Social Science and Social Problem Solving*, New Haven: Yale University Press.
- Mérenne, Emile (2003), *Géographie des transports*, Rennes : Presses universitaires de Rennes
- Ramonet, Ignacio (2001), *La tyrannie de la communication*, Paris : Gallimard
- Roggero, Pascal (2005), *Anthro-politique et gouvernance des systèmes complexes territoriaux*, Toulouse : Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse
- Ruegg, Jean & Lilli Monteventi (2002-2003), *Nouvelles pratiques : management de projet : entre négociation, procédure et conflit*, [matériaux du cours Aménagement du territoire], Université de Neuchâtel, Institut de géographie
- Ruegg, Jean (2004/05), *Management de projet: entre négociation et procédure*, cours d'aménagement du territoire à l'IGG, session 20. Neuchâtel.
- Salles, Denis (2004), Les procédures collaboratives : démocratie et performance environnementale, in : Gendron, Corinne, Denis Salles & Jean-Guy Vaillancourt [sous la dir. de], *Environnement et développement durable : pratiques individuelles et collectives*, Montréal : Ecole des sciences de la gestion, pp.3-12.
- Söderström, Ola (2000), Traduire L'usage. in : Söderström, Ola, Cogato Lanza, Elena, Lawrence, Roderick J. et Barbey, Gilles, *L'usage du projet*, Lausanne: Payot.
- Theys, Jacques (2003), « La gouvernance, entre innovation et impuissance : le cas de l'environnement », *Revue Développement durable et territoires*, novembre 2003, <http://www.revue-ddt.org/dossier002/D002_A01.htm>

- Tzieropoulos, Panos (1979), Choix modal à Lausanne : étude des facteurs qui déterminent le choix par l'utilisateur d'un moyen de transport, Lausanne : Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
- Wyss, Malika (à paraître), La construction de l'action publique dans des projets d'aménagement en faveur de la mobilité douce. Contexte, outils et procédures à Genève et à Crans-Montana, *Consommations et sociétés*