

unine

UNIVERSITÉ DE
NEUCHÂTEL

Institut de géographie

Espace Louis-Agassiz 1

CH - 2001 Neuchâtel

MÉMOIRE DE MASTER
sous la direction du Dr.
Patrick Rérat

Février 2013

Daniel Baehler

Déménager au centre-ville pour se déplacer autrement ?

*Mobilité quotidienne et choix
résidentiel, l'exemple du Parc de
la Suze à Bienne*



RESUME

Dans les débats actuels sur l'avenir des villes, un certain consensus existe sur le fait que la densification urbaine représente une solution pour assurer un développement durable du territoire. C'est aussi une réponse à l'étalement urbain et ses effets négatifs liés, notamment, au trafic individuel motorisé. En effet, les pratiques de mobilité sont fortement liées aux structures spatiales au lieu de résidence. Densifier les villes permet et encourage un comportement de mobilité plus durable, axé sur les transports publics et la mobilité douce.

Ce mémoire s'inscrit dans ces vastes débats en s'intéressant aux relations entre mobilité quotidienne et choix résidentiel, dans le cas des habitants du Parc de la Suze, un quartier résidentiel construit sur une ancienne friche industrielle au centre-ville de Bienne. Nous poursuivons trois objectifs dans ce travail : comprendre l'importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel ; comprendre de quelle manière et pour quelles raisons les pratiques de mobilité quotidienne ont évolué suite au déménagement dans un nouveau quartier au centre-ville ; et définir les styles de mobilité caractérisant les habitants du Parc de la Suze. Pour y répondre, nous avons eu recours à des « mixed methods », c'est-à-dire que nous avons combiné des résultats quantitatifs d'un questionnaire envoyé à tous les ménages et les données qualitatives récoltées essentiellement grâce à des entretiens.

Les résultats de notre recherche montrent la grande importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel. Hormis les caractéristiques du logement, les motivations les plus importantes pour l'emménagement au Parc de la Suze sont la volonté de vivre au centre-ville et la possibilité de se déplacer à pied et en vélo. Ceci surtout dans le but de rester ou de devenir indépendant de la voiture pour se déplacer dans la vie quotidienne. Ce critère était notamment décisif pour les personnes anticipant une mobilité réduite liée à l'âge. Il s'avère, en effet, que la moyenne d'âge des habitants du Parc de la Suze est assez élevée par rapport à la moyenne suisse.

Ensuite, nous avons relevé que le comportement de mobilité quotidienne a changé pour les habitants venus d'un autre contexte spatial, en particulier de l'espace rural : ils se déplacent plus souvent à pied ou en vélo et utilisent moins la voiture qu'auparavant. Cependant, les personnes qui résidaient déjà au centre-ville de Bienne ont très rarement adapté leur choix modal. Il faut également tenir compte du fait que la majorité des habitants de notre objet d'étude se caractérise par un capital spatial élevé : ils ont différents modes de transports à disposition ainsi que les compétences à les utiliser. Enfin, nous avons établi cinq styles de mobilité qui caractérisent les habitants du Parc de la Suze. Cela montre que malgré les tendances générales, il existe des comportements différents de mobilité quotidienne au sein d'un même contexte territorial.

*Photographie de couverture : Immeubles du Parc de la Suze dans la rue Alexander-Schöni
(Source : photographie de l'auteur)*

REMERCIEMENTS

Au début de ce mémoire, je souhaite remercier toutes les personnes qui m'ont soutenu – sans eux je n'aurais pas pu réaliser ce travail.

Je tiens à remercier tout particulièrement le Dr. Patrick Rérat, mon directeur de mémoire, pour son précieux soutien tout au long du travail, sa disponibilité permanente et ses conseils concernant la théorie ainsi que la pratique.

Ensuite, je remercie aussi l'assistante-doctorante Valérie Sauter pour sa relecture et ses remarques très pertinentes sur la première version de ce travail. De même, je suis reconnaissant au Secrétariat d'Etat à l'Education et à la Recherche qui a soutenu financièrement le projet COST dans lequel s'inscrit cette recherche.

Ma grande reconnaissance s'adresse également à tous les habitants du Parc de la Suze qui ont répondu à notre questionnaire et plus particulièrement aux ménages qui ont pris le temps de nous accorder un entretien. Il en est de même pour les autres personnes rencontrées ou interrogées dans le cadre de nos travaux sur le Parc de la Suze.

Je tiens aussi tout particulièrement à remercier Maureen Gurtner et Ariane Valette, mes collègues du projet COST. C'était une grande motivation et un enrichissement de travailler en équipe et surtout un très grand plaisir de collaborer avec vous, autant pour les discussions sur nos mémoires que pour le temps passé à la bibliothèque et les pauses et repas partagés, aussi avec vos copines. Maureen, un grand merci, c'était très enrichissant de mener la recherche empirique et de rédiger des parties communes avec toi. Ariane, merci en particulier pour la relecture de mon mémoire.

Enfin, un grand merci aussi à toutes les autres personnes qui m'ont permis d'écrire ce mémoire – surtout mes amis qui se sont efforcés de me changer les idées et ma famille qui a accepté dans les dernières semaines de rédaction un partage très inégalitaire des tâches ménagères.

TABLE DES MATIERES

Résumé.....	3
Remerciements.....	4
Liste des illustrations.....	8

PREMIERE PARTIE: INTRODUCTION ET CONTEXTE

1. Introduction et contexte	10
-----------------------------------	----

DEUXIEME PARTIE: PROBLEMATIQUE

2. Mobilité spatiale	14
2.1. Définitions de la mobilité spatiale	14
2.2. Limites de la notion de mobilité.....	15
2.3. Mobilité comme capital spatial	16
2.4. Synthèse de la mobilité spatiale	18
3. Mobilité quotidienne	19
3.1. Evolution de la mobilité quotidienne	19
3.2. Approches de la mobilité quotidienne	20
3.2.1. Approches économiques néo-classiques	21
3.2.2. Approches socio-psychologiques	22
3.2.2.1. Facteurs externes	22
3.2.2.2. L'importance des habitudes	23
3.2.2.3. « Théorie du comportement planifié » (TCP).....	24
3.2.2.4. Représentations, aspects symboliques et identitaires	24
3.2.2.5. « Subjectivisation ».....	25
3.2.3. Approche ouverte basée sur les différentes rationalités	25
3.3. Synthèse de la mobilité quotidienne	26
4. Mobilité résidentielle.....	27
4.1. Approches de la mobilité résidentielle	27
4.2. Dimensions du choix résidentiel	29
4.2.1. Profil	29
4.2.2. Trajectoires.....	30
4.2.3. Motivations résidentielles	30
4.3. Nouvelles formes de mobilité résidentielle.....	31
4.4. Synthèse de la mobilité résidentielle	32
5. Relations entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle	33
5.1. Approches néo-classiques.....	33
5.2. Influence des structures spatiales	34
5.2.1. Historique : de la ville pédestre à la ville de l'automobile	34
5.2.2. Relations entre lieu de résidence et mobilité quotidienne.....	36
5.3. Réurbanisation, Gentrification et mobilité.....	36
5.3.1. Réurbanisation : regain d'attractivité des villes	37
5.3.2. Gentrification	37
5.4. Modes de vie et mobilité.....	39
5.4.1. Concept de mode de vie	39
5.4.2. Modes de vie, mobilité résidentielle et mobilité quotidienne	40
5.4.3. Styles de mobilité	42
5.5. Biographies de mobilité	44
5.6. Changement de domicile et mobilité quotidienne.....	46
5.6.1. Influence du changement de domicile sur la mobilité quotidienne	46
5.6.2. Importance de la mobilité quotidienne lors du choix de logement	48
5.7. Synthèse des relations entre mobilité quotidienne et résidentielle.....	50

TROISIEME PARTIE: OBJECTIFS, OBJET D'ETUDE ET METHODOLOGIE

6. Question de recherche et objectifs.....	54
7. Objet d'étude : Le Parc de la Suze à Bienne	57
7.1. La ville de Bienne.....	57
7.1.1. Bref historique de Bienne	57
7.1.2. Portrait actuel de la ville de Bienne	58
7.2. Le Parc de la Suze	59
7.2.1. Historique du Parc de la Suze	59
7.2.2. Localisation du Parc de la Suze.....	60
7.2.3. Immeubles du Parc de la Suze.....	61
7.2.3.1. Immeubles construits et habités.....	62
7.2.3.2. Immeubles en construction et en projet.....	65
7.2.4. Le standard Bonacasa®	67
8. Méthodologie	68
8.1. Observation sur place et parcours commenté.....	68
8.2. Questionnaires.....	69
8.3. Entretiens semi-directifs	70

QUATRIEME PARTIE: ANALYSES ET RESULTATS

9. Le choix résidentiel des habitants du Parc de la Suze	74
9.1. Profils	74
9.1.1. Types de ménages	74
9.1.2. Âge et nationalité	75
9.1.3. Statut socio-économique.....	76
9.1.4. Synthèse du profil des ménages	77
9.2. Trajectoires	78
9.2.1. Type de domicile	78
9.2.2. Trajectoire géographique	78
9.2.3. Trajectoire résidentielle.....	79
9.2.4. Aire de prospection.....	81
9.2.5. Synthèse des trajectoires	83
9.3. Motivations résidentielles.....	83
9.3.1. Changements dans la vie professionnelle	83
9.3.2. Les changements dans la structure du ménage.....	85
9.3.3. Les spécificités du nouveau logement	86
9.3.3.1. Le concept Bonacasa®	86
9.3.3.2. Les différentes caractéristiques importantes du logement	87
9.3.3.3. Le statut d'occupation	89
9.3.4. Les caractéristiques du quartier et du Parc de la Suze	90
9.3.5. Les facteurs liés à la ville et à la localisation du logement.....	92
9.3.5.1. L'importance de vivre au centre-ville	93
9.3.5.2. L'importance des différentes accessibilités et proximités	94
9.3.5.3. Les caractéristiques de la ville et l'attachement à Bienne.....	95
9.3.5.4. La présence de la famille et d'amis	96
9.3.6. Âge et maladies	97
9.3.7. L'importance de la mobilité dans le choix résidentiel	98
9.3.7.1. La mobilité douce et les transports publics.....	99
9.3.7.2. La mobilité motorisée	101
9.3.7.3. L'importance d'anticiper une mobilité réduite avec à l'âge	101
9.3.7.4. Le moment où la mobilité quotidienne influence le choix résidentiel.....	102
9.3.8. Synthèse des motivations résidentielles.....	103

10. Comportement de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze	105
10.1. Comportement actuel de mobilité quotidienne.....	105
10.1.1. Capital spatial des habitants du Parc de la Suze	105
10.1.2. Pratiques de mobilité quotidienne	107
10.1.2.1. Mobilité liée au travail et à la formation	108
10.1.2.2. Mobilité liée aux achats	111
10.1.2.3. Mobilité liée aux loisirs.....	112
10.1.3. Synthèse du comportement actuel de mobilité quotidienne.....	114
10.2. Evolutions du comportement de mobilité quotidienne	115
10.2.1. Changements du comportement de mobilité quotidienne.....	115
10.2.2. Stabilité des comportements de mobilité quotidienne	117
10.2.3. Synthèse des évolutions du comportement de mobilité quotidienne.....	119
10.3. Styles de mobilité des habitants du Parc de la Suze	119
10.3.1. Les peu mobiles par contrainte	120
10.3.2. Les écologistes conséquents.....	120
10.3.3. Les citoyens convaincus évitant la voiture	121
10.3.4. Les usagers économiquement rationnels	122
10.3.5. Les automobilistes invétérés.....	123
10.3.6. Synthèse des styles de mobilité	124

CINQUIEME PARTIE: CONCLUSION

11. Conclusion	126
11.1. Le choix résidentiel et les motivations des habitants du Parc de la Suze	126
11.2. Importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel des habitants du Parc de la Suze	127
11.3. Pratiques de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze et leurs évolutions .	129
11.4. Styles de mobilité des habitants du Parc de la Suze	130
11.5. Pistes de réflexion.....	131

SIXIEME PARTIE: BIBLIOGRAPHIE ET ANNEXES

Bibliographie	134
Ouvrages, articles et présentations scientifiques.....	134
Articles de presse et de magazines.....	139
Documents.....	139
Sites web	140
Annexes	141
Annexe 1 : Questionnaire (version française)	141
Annexe 2 : Lettre accompagnant le questionnaire	145
Annexe 3 : Grille d'entretien	147

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Cartes

Carte 1 : Localisation de la ville de Bienne	58
Carte 2 : Localisation du Parc de la Suze en ville de Bienne.....	59
Carte 3 : Projet du Parc de la Suze.....	60
Carte 4 : Le Parc de la Suze et les différents lieu d'intérêt en ville de Bienne.....	61

Figures

Figure 1 : Modèle de biographie de mobilité	45
Figure 2 : Immeuble « Sei »	66
Figure 3 : Immeuble « Quattro A »	66

Graphiques

Graphique 1 : Types de ménages.....	74
Graphique 2 : Classes d'âge.....	75
Graphique 3 : Origine nationale	75
Graphique 4 : Niveau de formation	76
Graphique 5 : Statut d'occupation	76
Graphique 6 : Lieux de travail cités par les actifs occupés	77
Graphique 7 : Lieu de domicile précédent.....	79
Graphique 8 : Nombre de pièces des nouveaux logements.....	79
Graphique 9 : Evolution du statut d'occupation	80
Graphique 10 : Evolution du type de logement et du statut d'occupation chez les anciens propriétaires de maison	81
Graphique 11 : Changements dans la vie professionnelle des ménages.....	83
Graphique 12 : Changements dans la structure des ménages.....	85
Graphique 13 : Importance des facteurs liés au logement.....	86
Graphique 14 : Importance des facteurs liés au quartier	90
Graphique 15 : Importance des facteurs liés à la ville et à la localisation du logement	92
Graphique 16 : Importance des facteurs liés à la mobilité	98
Graphique 17 : Pourcentage du nombre de voitures par ménage.....	105
Graphique 18 : Pourcentage de véhicules autres que les voitures par ménage.....	106
Graphique 19 : Pourcentage de personnes ayant à disposition les différents moyens de mobilité	107
Graphique 20 : Moyen de transport utilisé pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation.....	108

Photos

Photo 1 : Situation actuelle du Parc de la Suze.....	62
Photo 2 : Immeuble « Uno »	63
Photo 3 : Immeubles « Due », à gauche, et EMS (« Tre »), à droite.....	64
Photo 4 : Villas urbaines « Cinque »	64

Tableaux

Tableau 1 : Les formes de mobilité spatiale	15
Tableau 2 : « Residential Relocation Timeline »	49
Tableau 3 : Immeubles existants	62
Tableau 4 : Immeubles en construction et en projet.....	65
Tableau 5 : Type de ménage ayant répondu au questionnaire et ayant été interviewé.....	71
Tableau 6 : Moyens de transports utilisés pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation.....	108
Tableau 7 : Les différents types de changements de comportement de mobilité quotidienne.....	117
Tableau 8 : Les différents types de comportements de mobilité inchangés.....	118
Tableau 9 : Styles de mobilité des habitants du Parc de la Suze	124

Première Partie

INTRODUCTION ET CONTEXTE

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE

Les débats actuels sur l'avenir des villes, dans le monde occidental et tout particulièrement en Suisse, sont placés sous le mot d'ordre de « construire la ville en ville » (RERAT 2008). Un certain consensus existe entre les praticiens de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, les décideurs politiques ainsi que les chercheurs sur le fait que la densification urbaine représente une solution pour assurer un développement durable des villes et de l'espace construit en général. Ceci suite aux constats des effets négatifs de l'étalement urbain et de la périurbanisation, pendant longtemps le modèle dominant du développement territorial en Suisse, que sont le mitage du territoire et la forte mobilité individuelle motorisée que cette forme d'urbanisation implique. La mobilité a pris un rôle extrêmement important à l'époque actuelle, mais ses effets négatifs, non seulement sur l'environnement mais aussi aux niveaux économique et social, ont entraîné un changement de perspective. Il n'est plus question, aujourd'hui, d'adapter la ville à l'automobile, mais de développer les transports publics et la mobilité douce pour améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances sonores, rendre les transports plus efficaces et améliorer la qualité de vie de manière générale (GATHER *et al.* 2008). Cette évolution s'inscrit dans les débats plus vastes de développement urbain durable, stratégie qu'aujourd'hui la plupart des villes ont adoptée, sous des formes variées : certaines s'engagent à atteindre une société à 2000 watts, d'autres cherchent à devenir ville post carbone¹. Cela a aussi permis aux villes de se doter d'une image positive. Le regain d'attractivité et le phénomène de gentrification, observés depuis peu dans les villes suisses, appuient ce constat, de même que les pénuries de logements que de nombreuses villes connaissent actuellement. Dans ce cadre, le développement de friches urbaines est d'une grande importance et relève d'un grand potentiel, non seulement pour la construction de logements, mais aussi pour toute sorte d'autres usages, comme la culture ou la formation.

D'autres enjeux comme l'individualisation de la société ou la pluralité des modes de vie relèvent aussi de la thématique que nous abordons dans ce travail, à savoir les relations entre mobilité quotidienne et choix résidentiel. Tout comme les nouvelles formes de mobilités observées ces dernières années, notamment l'importance croissante des technologies d'information et de communication (TIC), qui permettent ce qu'on appelle la « mobilité virtuelle », suite à laquelle on s'attendait à une réduction de la mobilité physique des personnes. Celle-ci n'a pourtant pas cessé d'augmenter et l'on observe plutôt une complémentarité entre TIC et mobilité spatiale (NOBIS et LENZ 2009), même si ces relations ne sont pas très claires et encore peu étudiées de manière empirique (AGUILERA *et al.* 2012).

Ce mémoire s'inscrit dans ces vastes débats, en s'intéressant non pas à la politique ou à la planification, mais à la demande, c'est-à-dire aux habitants et à leurs pratiques dans le cas d'un nouveau quartier résidentiel au centre-ville. Nous cherchons, dans un premier temps, à comprendre leur choix résidentiel, leurs raisons de s'installer dans un domicile au centre-ville. Ensuite, ce mémoire s'intéresse plus particulièrement à leur comportement en matière de mobilité quotidienne et aux arbitrages entre celle-ci et la mobilité résidentielle. En effet, comme nous venons de l'évoquer, la croissance de la mobilité individuelle motorisée et ses effets négatifs ont entraîné une nouvelle politique des transports et d'urbanisme. Densifier les villes permet, et encourage aussi, un comportement de mobilité plus durable, axé sur les transports publics et la mobilité douce. Les courtes distances dans une ville à grande mixité fonctionnelle

¹ Pour la société à 2000 watts, une expression utilisée surtout en Suisse, c'est notamment le cas de Bâle et Zurich (SOCIETE A 2000 WATTS 2012) ainsi que de Bienne, où se trouve notre objet d'étude (VILLE DE BIENNE 2010).

rendent en effet possible de se déplacer sans voiture. C'est une des raisons majeures pour lesquelles la ville compacte est devenue un modèle dans les milieux d'urbanistes mais surtout en politique urbaine (RERAT 2008). Dans le cadre de ce travail, nous nous intéressons à cette thématique encore peu traitée des relations entre domicile au centre-ville et comportement de mobilité quotidienne durable. Les habitants des nouveaux quartiers au centre-ville se caractérisent-ils vraiment par un comportement de mobilité plus durable que les habitants du périurbain ? Leur choix d'habiter au centre-ville est-il en lien avec une réduction souhaitée de la dépendance de la voiture ? Ces questions sont d'un grand intérêt pour l'aménagement du territoire et les politiques urbaines. D'une part, puisque comprendre les choix résidentiels permet de développer une offre adaptée aux demandes existantes. Pourtant, celles-ci sont bien sûr très diverses, il continue d'avoir des personnes souhaitant vivre dans le périurbain et se déplacer en voiture. Mais, comme les évolutions de ces dernières décennies l'ont démontré, un nombre de personnes considérable et en augmentation souhaite habiter au centre-ville. D'autre part, il s'agit aussi de comprendre, de manière générale, le choix modal afin de pouvoir influencer le comportement de mobilité des différents groupes de population.

La recherche scientifique de la mobilité s'est également, pour l'instant, encore peu intéressée aux relations entre différents types de mobilité comme la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne. Et la compréhension du comportement de mobilité reste un champ de recherche très ouvert et large, constamment à la recherche de nouveaux facteurs qui permettent de mieux expliquer les choix modaux. Cependant, la mobilité a gagné en importance en sciences sociales : de nombreux auteurs, notamment le sociologue John URRY (2007), parlent d'un « *mobility turn* » qui est survenu ces dernières décennies. Ils constatent également l'émergence d'un « *'new mobilities' paradigm* » (SHELLER and URRY 2006) en sciences sociales qui, avant, ne traitaient, en grande partie, pas la distance comme significative ou même comme particulièrement intéressant. Selon URRY, ce paradigme force les sciences sociales à prendre en compte non seulement les aspects physiques de la mobilité, mais aussi l'organisation économique, sociale et culturelle de la distance (URRY 2007 : 54).

Ce mémoire s'intéresse aux relations entre la mobilité résidentielle, en l'occurrence le choix d'un logement dans le Parc de la Suze au centre-ville de Bienne, et les pratiques de mobilité quotidienne. Il a été réalisé dans le cadre d'un projet de recherche COST sous la direction du Dr. Patrick Rérat. Deux autres mémoires ont été écrits dans le même cadre : celui d'Ariane Valette sur le processus de régénération urbaine et les acteurs impliqués et celui de Maureen Gurtner sur les arbitrages résidentiels au sein des couples.

Nous proposons tout d'abord une partie théorique dans laquelle nous abordons l'état des lieux sur les deux formes de mobilité spatiale dont traite ce travail : la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle. Nous passons en revue les différentes approches et théories qui existent pour expliquer ces deux phénomènes ainsi que les relations entre ces deux formes de mobilité. Ensuite, dans la troisième partie, nous expliquons nos objectifs et présentons notre objet d'étude qui est le Parc de la Suze, un quartier résidentiel construit dès 2003 sur une ancienne friche industrielle, celle des Tréfilereries réunies au centre-ville de Bienne. Puis, sont expliquées les méthodes que nous avons utilisées, essentiellement une enquête par questionnaire et des entretiens semi-directifs avec une trentaine de ménages habitant dans le quartier étudié. La quatrième partie est consacrée aux analyses et résultats : nous présentons les profils et les trajectoires des habitants ainsi que leurs motivations résidentielles, c'est-à-dire les différents facteurs qui ont influencé leur choix résidentiel. Ensuite, nous nous penchons sur le comportement de mobilité des habitants du Parc de la Suze. D'une part, il s'agit de comprendre leurs

pratiques actuelles, et d'autre part, les éventuelles évolutions de ces dernières. Comme dernier point de cette partie, nous proposons cinq styles de mobilité qui synthétisent notre analyse du comportement de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze. Finalement, dans la cinquième partie de ce mémoire, nous confrontons nos résultats à la théorie, en tirons des conclusions et proposons quelques pistes de réflexion.

Deuxième Partie

PROBLEMATIQUE

2. MOBILITE SPATIALE

La problématique de ce mémoire se structure autour de la mobilité spatiale, vaste concept dont deux aspects sont retenus et développés : la mobilité quotidienne, qui est développée dans le chapitre 3, ainsi que la mobilité résidentielle, qui est traitée dans le chapitre 4. Il s'agit non seulement de prendre en compte ces deux formes l'une après l'autre, mais surtout de voir comment elles s'influencent mutuellement et ce qui les relie, un domaine beaucoup moins étudié, d'où l'intérêt de notre travail. Ces relations entre mobilité quotidienne et résidentielle font l'objet du chapitre 5. Pour commencer, le chapitre 2 pose quelques bases sur la notion de mobilité spatiale en sciences sociales.

2.1. DEFINITIONS DE LA MOBILITE SPATIALE

La notion de mobilité est très vaste. Le Petit Robert², par exemple, propose trois différentes définitions pour « mobilité » : La première, « *Caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de position.* » est celle qui est développée dans ce travail.³

Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéressons uniquement à la mobilité des personnes. Dans une acception large de ce terme, SCHULER *et al.* (1997 : 15) considèrent « *comme « mobilité » tout mouvement de personnes ou de groupes de personnes qui implique un changement spatial ou un changement social.* ». A un niveau général, l'on peut donc distinguer la mobilité spatiale ou géographique, l'« *ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, [...]) dans l'espace* » (LUSSAULT et STOCK 2003 : 622) et la mobilité sociale, les changements de position dans la structure sociale (GREGORY *et al.* 2009 : 467 ; SCHULER *et al.* 1997 : 21). Ces deux termes sont apparus dans les années 1930 en sociologie et en géographie sociale, et ont réellement été développés dès les années 1960 (SCHULER *et al.* 1997 : 16).

La mobilité spatiale est généralement divisée en plusieurs types et selon différents critères. Cette manière de faire se révèle très utile pour distinguer ou classer différentes formes de mobilité, lors de l'analyse ou pour le travail sur le terrain. Cependant, il faut être conscient que ces catégories seront toujours d'une certaine manière artificielles et à discuter.

Un de ces critères est la réversibilité : « *Cette distinction fait allusion à la possibilité ou non d'un retour à la situation antérieure.* » (SCHULER *et al.* 1997 : 21), c'est-à-dire que les mouvements circulaires, répétitifs (la mobilité pendulaire, par exemple, entre le domicile et le lieu de travail) sont distingués des mouvements linéaires (la mobilité résidentielle et la migration). Mais, il n'y a pas uniquement mobilité réversible et mobilité irréversible, il existe des formes intermédiaires de mobilité récursives ou itératives : « *Ces mobilités impliquent un mouvement en spirale, c'est-à-dire, des mouvements dirigés et supposant des retours.* » (*ibid.* : 22). Il s'agit par exemple du double domicile, des grands voyages ou des occupations professionnelles saisonnières. « *La tendance générale, devenue un mythe de la société contemporaine, est la volonté de remplacer l'irréversibilité et la réversibilité par des formes récursives. D'une part, une mobilité à caractère définitif fait peur, elle est ressentie comme une contrainte qui limite le champ des possibles. D'autre part, la routine et la répétitivité des mobilités réversibles sont souvent perçues comme facteurs empêchant l'épanouissement de soi. Il en*

² Le nouveau Petit Robert de la langue française 2006. Paris : Dictionnaires Le Robert.

³ Les deux autres définitions sont le « *caractère de ce qui change rapidement d'aspect ou d'expression* » et un sens figuré ou les exemples suivants sont indiqués : mobilité des sentiments, de l'humeur, de la volonté.

découle cette volonté de se préserver de multiples options qui débouche parfois sur l'incapacité de choisir. » (*ibid.* : 22). Ces « formes hybrides de déplacements » ont gagné en importance ces vingt dernières années, elles ont été rendues possibles par la vitesse et les réseaux de communications qui ont changé l'utilisation des moyens de transports (VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012 : 13).

KAUFMANN (2000 : 19) reprend ce critère de la réversibilité dans son classement des différentes formes de mobilité spatiale sous la forme de l'intention d'un retour à court terme (déplacement circulaire pour les allers et retours, ou déplacements linéaires pour les trajets origine-destination). Plus tard, KAUFMANN (2004a : 59) remplacera ce critère par la durée ou temporalité (courte ou longue, migrations temporaires ou définitives). Comme deuxième critère, il prend en compte l'espace dans lequel ces formes de mobilité s'inscrivent (interne ou externe au bassin de vie, soit à la région où vit un individu). Cette typologie permet de distinguer quatre formes principales de mobilité spatiale (cf. Tableau 1) : la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle, le voyage et la migration. Selon KAUFMANN (2004b : 34), elles : « [...] renvoient chacune à des temporalités sociales spécifiques : le jour et la semaine pour la mobilité quotidienne, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le cycle de vie pour la mobilité résidentielle et l'histoire de vie pour la migration. ». Ce mémoire s'intéresse aux deux formes de mobilité spatiale internes à un bassin de vie : la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle. Toutefois, la migration implique également un choix résidentiel, soit le choix du domicile au sein de la région d'accueil.

Tableau 1 : Les formes de mobilité spatiale (Sources : KAUFMANN 2000 : 20 et 2004a : 59).

	Temporalité courte (mouvement cyclique)	Temporalité longue (mouvement linéaire)
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Externe à un bassin de vie	Voyage	Migration

Cette catégorisation, comme toute autre, se justifie par l'importance des critères sur lesquels elle repose. Mais il faut aussi tenir compte du fait que les formes hybrides ou réversibles de mobilité, comme la pendularité à longue distance (relevant de la mobilité quotidienne, mais étant un mouvement externe à un bassin de vie), rendent les frontières entre les différentes formes de mobilité proposées par KAUFMANN plus floues. C'est en effet ce que KAUFMANN constate lui-même. Nous développons ce point dans le chapitre suivant, qui traite des limites de la notion de mobilité ; puis nous présentons une des réponses développée en face à ce constat : le concept de capital spatial qui nous servira de cadre pour aborder la mobilité dans notre travail.

2.2. LIMITES DE LA NOTION DE MOBILITE

Il apparaît que la notion de mobilité pose un certain nombre de problèmes et de limites : Premièrement, à cause de la polysémie et de la partition qui la caractérisent : « [...] lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire. La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations. » (KAUFMANN 2004a : 59). En effet, les quatre formes de mobilité spatiale décrites ci-dessus font chacune l'objet d'une littérature

abondante, mais sont ancrées dans des disciplines spécifiques. C'est la raison pour laquelle les articulations entre les différentes formes font défaut, elles font l'objet de différents champs de recherche cloisonnés (BASSAND et KAUFMANN 2000 : 131 ; URRY 2007 : 19). « *Or, ce sont par les articulations entre les différentes formes de mobilité et les arbitrages effectués par les acteurs que se révèlent pleinement les phénomènes de mobilité et leurs enjeux.* » (KAUFMANN 2004a : 60). C'est pourquoi BASSAND et KAUFMANN (2000 : 131-132) postulent que la forte imbrication des formes de mobilité spatiale nécessite une conception globale mettant l'accent autant sur les interactions entre ses différentes formes que sur les mouvements eux-mêmes. D'autant plus que, c'est la deuxième limite qu'évoque KAUFMANN, l'on a constaté l'émergence de formes transversales ou réversibles de mobilité comme la multi-résidentialité et la pendularité de longue distance (cf. VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012) qui font que « *la pratique de chacune de ces mobilités change au point que celles-ci se brouillent.* » (KAUFMANN 2004a : 60).

Une troisième limite de la notion de mobilité est la concentration sur les mouvements : « *La notion de mobilité focalise l'attention du chercheur sur les déplacements dans l'espace-temps plus que sur l'acteur et ses logiques d'action.* » (KAUFMANN 2004b : 31). Celle-ci pose problème puisque les effets sociaux de la mobilité spatiale ne sont ainsi pas pris en compte. Et surtout parce qu'il est indispensable de comprendre ces logiques d'action si l'on veut comprendre le choix modal, voire influencer le comportement de mobilité.

2.3. MOBILITE COMME CAPITAL SPATIAL

En réponse à ces limites de la notion de mobilité que nous venons de décrire – et suite au « tournant de mobilité » qui est survenu en sciences sociales, nous l'avons évoqué en introduction – quelques sociologues et géographes proposent des nouveaux concepts pour traiter la mobilité : Jacques LEVY (2003) parle de « capital spatial », Vincent KAUFMANN (2004b) de « motilité » et John URRY (2007) de « network capital ». Tous ces concepts se basent sur les travaux de Pierre BOURDIEU (1979) qui a introduit la notion de « capital » en dehors de l'économie. Pour lui, les individus n'étaient pas définis par des classes sociales mais par leur dotation inégale en capitaux⁴. Avec cette « *inflexion théorique significative* » (LEVY 2003 : 125), BOURDIEU subvertit le sens du mot « capital », proprement monétaire auparavant, et reconnaît avec cette idée une certaine marge de manœuvre à l'agent. Les différents termes créés sont aussi une réponse à l'importance croissante de la mobilité et aux inégalités sociales qu'elle entraîne, autre raison pour laquelle la mobilité est « *[...] en train de devenir un capital, au même titre que la formation ou les relations sociales.* » (KAUFMANN 2004b : 26).

Pour développer sa notion de « network capital », le sociologue John URRY (2007) part du constat que les explications traditionnelles de la stratification sociale de la société, telles que les classes sociales, ne sont plus convaincantes aujourd'hui, mais que l'accès à la mobilité est devenu crucial. Il constate qu'il manque une forme majeure de capital parmi les différents types de capitaux développés par BOURDIEU, le « capital de réseau ». URRY a choisi ce terme pour insister sur le fait que les mobilités sous-jacentes aux réseaux ne servent, à elles seules, à rien. Ce qui est central, ce sont les conséquences sociales de ces mobilités : former et durabiliser des réseaux. Il définit donc le network capital comme suit : « *Network capital is the capacity to engender and sustain social relations with those people who are not necessarily*

⁴ Les capitaux représentent des ressources utilisables pour produire de nouveaux biens, dont il y a non seulement le « capital économique » mais aussi le « capital culturel » ou le « capital social » (LEVY 2003 : 125 ; RERAT et LEES 2010 : 127).

proximate and which generates emotional, financial and practical benefit (although this will often entail various objects and technologies or the means of networking). » (URRY 2007 : 197).

Le géographe Jacques LEVY développe la notion de « capital spatial » dans sa compréhension d'« *aborder la mobilité comme système de mouvements potentiels, plus ou moins actualisés, qu'on appellera virtualités.* » (LEVY 2000 : 158). Suite aux changements survenus pendant le 20^{ème} siècle (p.ex. les innovations techniques, la participation croissante des femmes au marché du travail, la virtualisation de services), il faut aujourd'hui faire des choix en matière de mobilité spatiale, ce qui était peu le cas autrefois. La mobilité effective est donc « *le résultat d'un arbitrage entre différentes mobilités et non-mobilités possibles, interactives (coprésence ou télécommunications) ou non interactives.* » (*ibid.* : 159). Jacques LEVY en déduit un capital particulier, le « capital spatial » qui serait un « *ensemble de ressources, accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société.* » (LEVY 2003 : 124). Comme pour les différents types de capital qu'évoque BOURDIEU (1979), le capital spatial est un bien social cumulable qui peut être utilisé pour produire d'autres biens sociaux. De même, il y a des échanges entre les différents capitaux, par exemple, un capital économique élevé peut, sous certaines conditions, permettre d'acquérir un capital spatial élevé et vice-versa.

Le sociologue Vincent KAUFMANN (2004b) part, comme URRY, du constat que la mobilité est révélatrice de nouvelles inégalités. En effet, comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, le débat théorique, tout comme la recherche empirique, reflète l'absence d'outils conceptuels adéquats pour traiter de la mobilité. La notion de mobilité est polysémique et focalisée sur les déplacements dans l'espace-temps. Le constat majeur de KAUFMANN (*ibid.* : 32) est le suivant : « *Cette confusion entre les potentiels de vitesse offerts par les systèmes techniques de transport, l'attribution a priori de stratégies aux individus et la mobilité des acteurs doit impérativement être dépassée pour que l'on soit en mesure de traiter de la mobilité spatiale sous un angle sociologique. C'est uniquement en intégrant l'intentionnalité des acteurs, les raisons qui font qu'ils sont mobiles ou au contraire immobiles, que l'on peut y parvenir.* ». C'est pourquoi KAUFMANN (*ibid.* : 32-33) propose d'intégrer un nouveau terme dans le débat scientifique, celui de « motilité » qui « *peut être défini comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. L'usage de ce potentiel peut soit conduire à la réalisation d'une mobilité sociale ou spatiale, soit au renoncement actif, à la décision de ne pas être mobile en vue du maintien du champ du possible, soit à la construction d'un nouveau champ de motilité.* ». La motilité est donc un potentiel de mobilité, tandis que le terme de mobilité est utilisé pour les mouvements effectifs, les déplacements qui sont réalisés dans l'espace-temps. Cette potentialité est un aspect très important : « [...] *la motilité n'a pas nécessairement pour objectif de se transformer en mobilité. De nombreux acteurs se dotent d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles, mais au titre d'assurance contre des risques de toute sortes, de sécurité pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées allant de la vie quotidienne à la carrière professionnelle.* » (KAUFMANN 2004b : 37).

Cet aspect du potentiel de mobilité rejoint les virtualités dont parle LEVY. Ces virtualités peuvent, selon LEVY, être classées en trois catégories qui correspondent aux trois aspects de la motilité de KAUFMANN, c'est pourquoi nous les avons regroupés (LEVY 2000 : 158 ; KAUFMANN 2004b : 33 ; KAUFMANN *et al.* 2004 : 750) :

- **Accessibilités (ou accès) :** Les conditions auxquelles il est possible d'utiliser une offre de mobilité. Elles sont contraintes par des options (moyens de transports accessibles à un endroit et à un moment donné ; ceux-ci sont déterminés notamment par le lieu de domicile et peuvent donc être pris en compte lors du choix résidentiel) et des conditions (accessibilité des options au niveau des coûts ou d'autres contraintes).
- **Compétences :** Trois sortes de compétences sont nécessaires pour l'usage d'une offre de mobilité :
 - Aptitudes (« physical ability ») : La possibilité physique de se déplacer d'une manière ou d'une autre.
 - Savoirs acquis (« acquired skills ») : Les savoirs comme par exemple le permis de conduire ou les connaissances d'une région.
 - Compétences organisationnelles (« organizational skills ») : Des compétences telles que savoir planifier et organiser des déplacements, savoir où et comment acquérir des informations par rapport à la mobilité.
- **Appropriation :** L'évaluation de l'offre de transports par les acteurs, par rapport à leurs projets, la manière dont ils considèrent et s'approprient les différentes possibilités de mobilités.

2.4. SYNTHÈSE DE LA MOBILITE SPATIALE

Nous définissons les deux formes de mobilité spatiale que nous traitons dans notre mémoire comme suit : la mobilité quotidienne comprend les mouvements cycliques de courte durée, et la mobilité résidentielle désigne les mouvements linéaires inscrits dans une temporalité longue ; toutes les deux se déroulent à l'intérieur d'un bassin de vie. Pourtant, la notion de mobilité rencontre des limites : elle est polysémique, focalisée sur les déplacements dans l'espace-temps et ne permet pas de rendre compte des formes réversibles de mobilité. Dans notre travail, nous évitons ces limites en nous intéressant aux interactions entre deux formes de mobilité, en prenant en compte les formes réversibles de mobilité ainsi qu'en étudiant les logiques d'action sous-jacentes aux comportements de mobilité.

En réponse à ces limites, des nouveaux concepts ont été proposés pour traiter la mobilité, notamment par LEVY (« capital spatial ») et KAUFMANN (« motilité »). Nous allons retenir pour notre travail ces deux notions comme synonymes. Pour résumer, nous entendons par capital spatial la mobilité potentielle dont les personnes sont dotées. Ce potentiel inclut l'accès des individus aux différentes formes de mobilité, leurs compétences à utiliser les différentes possibilités de se déplacer (leurs aptitudes physiques, leurs savoirs ainsi que leurs compétences organisationnelles) et leur évaluation de ces différentes possibilités. Nous allons confronter le capital spatial au comportement de mobilité effectif, ce qui nous permettra de mieux comprendre l'influence de la mobilité quotidienne sur le choix résidentiel. Étant donné que le quartier que nous étudions est caractérisé par un degré d'accessibilité relativement élevé, il s'agira de voir quels sont les accès à disposition des habitants, quelles sont leurs compétences en matière de mobilité et quelles formes ils s'approprient.

3. MOBILITE QUOTIDIENNE

Ce chapitre traite la première des deux formes de mobilité que nous allons étudier, la mobilité quotidienne. Comme nous l'avons définie dans le chapitre 2.1., cette dernière constitue une forme de mobilité spatiale qui est interne à un bassin de vie, et de courte durée. Comme le note FLAMM (2004 : 72), la notion de mobilité quotidienne fait intuitivement référence aux déplacements effectués de manière plus ou moins répétitive dans le cadre de la vie quotidienne. Cet auteur se demande pourtant si une telle définition ne reporte pas le problème à un concept encore plus flou qui est celui de la vie quotidienne⁵. Mais il note que cette association a un mérite : celui de replacer la mobilité dans le contexte plus général des activités quotidiennes des individus. BASSAND et KAUFMANN (2000 : 138) ont la même vision en affirmant que « [...] la mobilité liée à la vie quotidienne, loin d'être un simple moyen déployé en vue de réaliser des activités, participe à la manière dont les activités quotidiennes sont agencées dans l'espace et le temps. ».

Dans ce chapitre, nous parlons, pour commencer, brièvement de l'évolution de la mobilité quotidienne. Ensuite, nous présentons les différentes approches de la mobilité quotidienne et finalement, nous expliquons celle que nous allons retenir pour notre travail.

3.1. EVOLUTION DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE

La mobilité quotidienne a connu des changements très importants au cours du 20^{ème} siècle, et de manière encore plus forte depuis la Seconde Guerre mondiale. Elle s'est développée sous l'impulsion de progrès techniques et sociaux dont le plus important a sans doute été la démocratisation de l'automobile qui s'est imposée dès les années 1960. Celle-ci « permettait d'améliorer qualitativement et quantitativement la mobilité quotidienne de larges couches de la population, et sa diffusion était perçue comme un moyen de gommer certaines inégalités sociales et donner accès aux loisirs du week-end. » (BASSAND et KAUFMANN 2000 : 134). Cette évolution, qui allait de pair avec le développement d'infrastructures routières, notamment les autoroutes, a également eu des conséquences sur la mobilité résidentielle, nous y reviendrons dans le chapitre 5.2.1.

Toutefois, cette évolution n'a pas eu comme conséquence une augmentation du temps de déplacement et du nombre de déplacements par jour. En effet, des enquêtes standardisées ont relevé trois constats généraux relatifs au comportement de mobilité : une constance du nombre moyen de déplacements par personne par jour à environ trois⁶, une constance de la durée de trajet par personne et par jour⁷ ainsi qu'une constance du budget dévolu à la mobilité (GATHER *et al.* 2008 : 173-175). Ces deux derniers points ont été théorisés par Yacov ZAHAVI (1979) dans sa « loi » de constance des budgets et des temps de transport : il a constaté que l'augmentation et la longueur des trajets respectent des budgets-temps constants. Il en découle que l'espace pratiqué dépend de la vitesse de déplacement (KAUFMANN 2000 : 36). Pourtant, de nombreuses enquêtes ont démontré que, contrairement à ce qu'avancait la « conjecture de Zahavi », le nombre moyen de déplacements par personne et par jour et le nombre de kilomètres parcourus dans la vie quotidienne, ainsi que le budget-

⁵ Pour le débat autour de la notion de « vie quotidienne », cf. KAUFMANN (2000 : 27).

⁶ Les derniers chiffres pour la Suisse, ceux du « Microrecensement mobilité et transports 2010 » (OFS et ARE 2012 : 41) confirment ce constat : lundi-vendredi : 3.8 déplacements, samedi : 3.2 et dimanche : 2.1.

⁷ En Suisse, celle-ci a pourtant augmenté de 77.5 minutes en 1994 à 88.4 minutes en 2005. Puis, elle a diminué pour la première fois depuis longtemps pour se situer à 83.4 minutes par jour en 2010 (OFS et ARE 2012 : 88).

temps quotidien qui leur est alloué, augmentent en Europe depuis le début des années 2000 (KAUFMANN 2004a : 57). Même si cette hypothèse a été remise en cause, il apparaît que les gains de vitesse se sont plutôt traduits par des gains d'espace, que par des gains de temps (RERAT 2010 : 124), en témoigne notamment l'importance croissante de la pendularité à longue distance qui est observée dans plusieurs pays européens ces vingt dernières années (VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012).

Comme tout le monde occidental, la Suisse a connu une forte expansion de la mobilité quotidienne depuis la Seconde Guerre mondiale. Cependant, les derniers résultats du « Micro-recensement mobilité et transports 2010 » (OFS et ARE 2012 : 88-94) montrent que le taux de mobilité⁸ (90%) ainsi que le nombre d'étapes⁹ (cinq) sont restés stables comparé aux résultats des seize dernières années. La distance journalière a quant à elle augmenté entre 2000 et 2010, mais uniquement de 35 à 36.7 km. La plus grande partie est toujours parcourue en voiture, mais cette distance ne s'est plus agrandie. Par contre, l'utilisation des transports publics, et surtout du train, a fortement progressé¹⁰. Ainsi, la part des transports individuels motorisés a diminué tandis que les transports publics ont gagné dans leur contribution aux distances journalières entre 1994 et 2010. Si l'on se penche sur les motifs de déplacement, l'on constate une forte hausse de la distance moyenne parcourue par personne dans le trafic pendulaire lié au travail et à la formation¹¹. D'autres résultats significatifs portent sur la mobilité des différentes tranches d'âge : on constate que le taux de possession du permis de conduire a fortement augmenté pour les plus de 45 ans, tandis qu'il a diminué de 12 points (de 70.7 à 58.7 %) pour les 18 à 24 ans entre 1994 et 2010. En même temps, le taux de possession d'abonnements généraux a fortement augmenté pour toutes les classes d'âge.

Ces quelques résultats relatifs à l'évolution de la mobilité quotidienne soulèvent des questions, notamment par rapport aux incidences du comportement de mobilité des jeunes, qui semble être plus durable, ou encore sur leurs choix résidentiels. Pour comprendre ces pratiques, nous nous penchons maintenant sur les différentes approches de la mobilité quotidienne.

3.2. APPROCHES DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE

La recherche sur le comportement de mobilité quotidienne est un domaine assez récent en sciences sociales, comme nous l'avons évoqué dans l'introduction. C'est en partie ce qui explique que « *L'état des savoirs sur la mobilité quotidienne et les pratiques modales est très peu avancé dans le domaine des sciences sociales.* » (KAUFMANN 2000 : 3). En effet, jusqu'au début des années 1970, la recherche et la planification des transports étaient surtout axées sur le développement des infrastructures nécessaires à une société en pleine croissance, et donc traitées par des ingénieurs et des économistes. Mais, suite à la motorisation de masse, au choc pétrolier et à la conscience écologique qui commence à voir le jour à cette époque, le besoin de connaître plus en détail la demande en mobilité a surgi (GATHER *et al.* 2008 : 164). Dans les années 1970 et 1980, des approches sociologiques de la mobilité quotidienne ont

⁸ Taux de mobilité : Part de la population ayant été en déplacement un jour donné (OFS et ARE 2012 : 114).

⁹ Etape : Partie d'un déplacement parcourue avec le même moyen de transports (OFS et ARE 2012 : 112).

¹⁰ Ce qui est expliqué par le gain d'attractivité généré par la mise en service de Rail 2000 et de nombreuses autres améliorations de transports publics, tels que le métro m2 à Lausanne ou les nouvelles lignes de tram à Berne ou Genève (DESSEMONTET 2012 : 8)

¹¹ La part de pendulaires intercommunaux dans la population active a passée de 46% en 1990 à 66% en 2010 (DESSEMONTET 2012: 7). De plus, la pendularité à longue distance a explosé : En 2010, 360'000 pendulaires (9% du total) font plus de 50 km de trajet chaque jour. Ce nombre est 3 fois plus élevé qu'en 2000, il y avait alors environ 120'000 pendulaires longue distance, ce qui représentait 3% du total (*ibid.* : 5).

alors été développées en France, en Allemagne et aux Pays-Bas. Elles n'ont pas formulé des concepts généraux, mais constaté que la rationalité des modèles économiques prépondérants n'existe pas dans les faits et que comprendre la mobilité quotidienne nécessite l'interdisciplinarité, surtout entre sociologie, psychologie sociale et géographie sociale (KAUFMANN 2000 : 3).

En même temps, en géographie se sont développées des approches qui ont servi de base à ce nouveau champ de recherche. Il s'agit de la « géographie du temps », marquée par le professeur suédois Torsten HÄGERSTRAND qui a développé la notion d'espace-temps pour insister sur l'importance du temps dans les actions ; et de la « Aktionsraumforschung » en géographie sociale, empreinte de l'École de Munich (SCHEINER 2009 : 17 ; GATHER *et al.* 2008 : 164).

3.2.1. Approches économiques néo-classiques

Dans les années 1960, la première conceptualisation de la mobilité quotidienne a été développée, il s'agit de l'approche économique dite « néo-classique ». Elle est basée sur un modèle d'acteur économique rationnel par rapport aux coûts et à la durée de déplacement (*homo oeconomicus*). Elle se fonde sur l'hypothèse de base que l'individu effectue toute une série de choix successifs et indépendants pour chaque déplacement qu'il entend effectuer : d'abord, il y a le choix de se déplacer ou non, ensuite, les choix de la destination, de l'horaire de déplacement, du moyen de transport et de l'itinéraire (KAUFMANN 2000 : 4).

Cette approche a été fortement critiquée en sciences humaines et sociales : en premier lieu, car le postulat des choix, de leur succession et de leur indépendance apparaît hasardeux étant donné que l'utilisateur évolue dans un univers de contraintes liées au temps, à l'espace et à la position sociale. Une autre critique porte sur le fait que la mobilité y apparaît comme isolée de son contexte (*ibid.* : 4-5). Beaucoup de critiques se sont concentrées sur les modèles du choix modal basé sur l'hypothèse que l'individu est supposé comparer toutes les alternatives possibles au niveau des coûts, des temps de déplacement ou de critères associés à la commodité qui servent de facteurs correctifs pour choisir la solution la plus avantageuse. Les modèles du coût généralisé de transport qui convertissent tout facteur explicatif en valeur monétaire sont les plus courants. Cette notion est aussi l'une des plus critiquée, elle est abstraite et inapte à expliquer des comportements car de nombreuses enquêtes ont démontré que les choix ne se fondent pas sur une minimisation des temps de déplacements. Cela se retrouve par exemple dans l'étude de KAUFMANN (2003 : 47). En effet, l'auteur constate que pour expliquer les pratiques modales, les temps de déplacements comparés entre voiture et transports publics représentent une rationalité importante : il s'avère que lorsque la voiture est plus rapide que les transports en commun pour le chemin de travail, 81% l'utilisent. Cependant, dans le cas inverse, uniquement 43% ont recours aux transports publics, ce que l'approche économique ne permet pas d'expliquer, puisqu'elle ne prend pas en compte qu'un choix peut être basé sur d'autres rationalités que la rationalité économique.

En réponse à ces critiques, différentes adaptations de cette approche ont été développées dans le monde anglo-saxon et en Allemagne (cf. KAUFMANN 2000 : 7). Elles ont également fait l'objet de critiques puisqu'elles ne remettent pas en question mais se basent, au moins de manière implicite, sur l'a priori d'un « rational choice » fondé sur la minimisation des durées de déplacements et des coûts. Effectivement, il n'y a pas de sens à étudier les logiques sous-jacentes aux pratiques modales si l'on retient le choix rationnel comme référence, car celui-ci postule déjà au départ la logique sous-jacente (*ibid.* : 10).

Ces approches marquées par la pensée économique néo-classique dominent toujours la recherche de la mobilité et des transports. Cela est notamment dû au fait que ce champ de recherche est encore largement dominé par les sciences économiques et de l'ingénierie (GATHER *et al.* 2008 : 161). KAUFMANN (2000 : 10-12) y voit encore d'autres raisons: la faible légitimité des sciences sociales par rapport aux sciences économiques et de l'ingénierie, la légitimité de la pensée économique dans le monde occidental contemporain, le manque d'intérêt des sciences sociales pour la recherche dans le domaine des transports ou encore le fait que la recherche, dans toute l'Europe, est souvent rattachée à des ministères et que l'enseignement se fait dans des hautes écoles techniques.

Nous partageons les critiques envers les approches néo-classiques. Il est tout de même important de présenter ces approches car elles permettent d'expliquer une partie des choix modaux et de comprendre le développement de ce champ de recherche.

3.2.2. Approches socio-psychologiques

En raison de ces critiques envers les approches classiques, des approches alternatives se sont développées en sciences sociales. Depuis la fin des années 1960, des théories de l'action ont été proposées pour expliquer la mobilité et ont dès lors gagné en importance pour expliquer les processus sociaux. Elles se basent sur les modes d'action et les rationalités des individus et les agrègent pour en tirer des conclusions sur des phénomènes sociaux (GATHER *et al.* 2008 : 161-162).

Dans les premiers travaux relatifs à la demande en mobilité, le comportement décisionnel individuel (« individuelles Einstellungsverhalten ») a déjà été analysé, notamment par CHAPIN (1974). Cette démarche a été adaptée aux sciences des transports par KUTTER (1973) en créant des groupes homogènes par rapport à leur comportement (« verhaltenshomogene Gruppen »), des groupes de personnes au même profil sociodémographique qui se caractérisent par un comportement de mobilité similaire. Pourtant, il s'est avéré que cette approche ne permet pas de trouver des groupes de population partageant des modes d'action et de mobilité homogènes. C'est pourquoi aujourd'hui, des facteurs individuels ou relatifs au ménage sont retenus pour expliquer le comportement de mobilité (GATHER *et al.* 2008 : 167). Néanmoins, les travaux de KUTTER en Allemagne et du Oxford Transport Studies Unit et d'autres en Grande-Bretagne ont permis d'établir l'importante influence des caractéristiques sociodémographiques des individus sur leur demande en mobilité (SCHEINER 2009 : 17).

Dans les sous-chapitres suivants, nous présentons les plus importantes approches socio-psychologiques. Elles relèvent que de nombreux facteurs doivent être pris en compte pour comprendre le comportement de mobilité d'un individu, ils peuvent être classés en facteurs externes et internes (GATHER *et al.* 2008 : 176-181). Les premiers sont extérieurs à l'individu, ce sont par exemple les conditions cadres économiques et juridiques, le revenu, les accessibilités, les infrastructures, la disponibilité de moyens de transport ou encore l'âge et les structures spatiales. Ces deux derniers sont développés dans le premier sous-chapitre. Les facteurs internes sont des valeurs, des normes ou des préférences d'une personne qui influencent son comportement, ils font l'objet des trois sous-chapitres suivants.

3.2.2.1. Facteurs externes

L'importance de l'âge¹² est due au fait que certains moyens de transports comme la voiture ne sont pas accessibles à tout âge. Par rapport à l'importance de la socialisation pendant

¹² L'âge est considéré comme facteur externe car il est extérieur aux individus, ils ne peuvent pas l'influencer.

l'enfance et l'adolescence sur le comportement de mobilité à l'âge adulte, il existe tout un débat en psychologie de la mobilité (SCHEINER 2007 : 164). Pour le grand âge, on distingue le troisième du quatrième âge, puisque l'adaptation de la vie quotidienne suite à des contraintes physiques ou de santé n'est de manière générale pas nécessaire avant le quatrième âge, qui commencerait à environ 75 ans. En effet, au moment de la retraite (l'entrée au troisième âge), le comportement de mobilité change : le nombre de trajets et les distances parcourus chaque jour diminuent suite à la fin de l'activité professionnelle. Mais les activités de loisirs augmentent en même temps. Ce n'est qu'au quatrième âge que la mobilité décline de manière très forte (SCHEINER 2007 : 165-166).

Les structures spatiales (cf. débat sur la ville compacte évoqué dans l'introduction) constituent un autre facteur externe très important, c'est ce que a révélé notamment l'analyse comparée de KAUFMANN (2003) des logiques d'actions sous-jacentes aux pratiques modales dans six agglomérations suisses et françaises. Les structures spatiales seraient importantes en premier lieu pour le choix modal et les distances parcourues (SCHEINER 2009 : 34). BECKMANN *et al.* (2006 : 27-28) insistent également sur l'importance du fait que la mobilité quotidienne n'est pas seulement influencée par des buts et « maximes d'action » (« Handlungsmaximen »), mais aussi encadrée dans un contexte social et spatial. Ce n'est qu'en prenant en compte ce contexte qu'apparaissent les marges de manœuvre dans lesquelles se réalise la mobilité. Nous y revenons dans le chapitre 5 consacré aux relations entre mobilité quotidienne et résidentielle. En lien avec cela, l'offre en transports est aussi un facteur important : il s'est avéré que des nouvelles lignes ou offres de transports publics (en premier lieu des lignes de trains, de trams ou de métros) peuvent entraîner des augmentations massives des parts modales le long des tracés de ces lignes (DESSEMONTET 2012 : 8).

3.2.2.2. L'importance des habitudes

Les facteurs internes constituent le champ de recherche le plus développé par rapport aux approches de la mobilité quotidienne en sciences sociales. En particulier, l'importance des habitudes pour le comportement de mobilité quotidienne a été relevée par de nombreux chercheurs au moyen d'études empiriques (BAMBERG *et al.* 2003 ; LANZENDORF 2003 ; STANBRIDGE *et al.* 2005). Les habitudes étant des réponses automatiques, rapides, inconscientes et involontaires, elles se créent par de fréquentes répétitions. Ce qui est le cas pour le comportement de mobilité quotidienne, particulièrement pour le choix modal des déplacements liés au travail (STANBRIDGE *et al.* 2005 : 2). Elles rendent les actions plus faciles et moins risquées (SCHEINER 2007 : 163). Un contexte stable est généralement présumé nécessaire pour développer des habitudes, l'utilisation de la voiture serait un bon exemple (BAMBERG *et al.* 2003 : 98). DESSEMONTET (2012 : 9) propose l'explication suivante pour l'augmentation de la part des transports publics observée en Suisse : il y voit un effet générationnel, une génération d'actifs habitués aux transports publics remplacerait de plus en plus une génération d'actifs habitués à la voiture.

La grande stabilité, à court et moyen terme, démontrée par la plupart des analyses du comportement de mobilité représente un autre argument pour appuyer l'importance des habitudes dans le comportement de mobilité (SCHEINER 2007 : 164).

Ces routines, en tant que modes d'action quotidiens seraient alors remises en question lorsque de nouvelles alternatives positives apparaissent, ou lorsqu'une grande insatisfaction pousse à chercher des alternatives (GATHER *et al.* 2008 : 165-166). Mais, elles seraient très difficiles à changer, puisqu'elles ne sont pas contrôlées mais se font automatiquement, selon

VERPLANKEN et ARTS (1999 in BAMBERG *et al.* 2003 : 98-99). D'autres auteurs argumentent que deux conditions-clés doivent être remplies pour abandonner une habitude : un changement dans le contexte situationnel, qui peut inclure les buts personnels, et un comportement plus conscient et délibéré (OUELLETTE and WOOD 1998 in STANDBRIDGE *et al.* 2004 : 2). De nombreuses situations peuvent représenter un tel évènement-clé qui influence le comportement de mobilité (cf. LANZENDORF 2003 : 11), nous revenons sur cette notion dans le chapitre 5.5. Cependant, l'affirmation que le comportement de mobilité d'adultes serait prédéterminé par celui de l'enfance, en tant qu'habitude, n'est pas toujours valable (SCHEINER 2006 : 291). Cela illustre une fois de plus, qu'aucun aspect ne permet à lui seul d'expliquer le choix modal.

3.2.2.3. « Théorie du comportement planifié » (TCP)

Il existe aussi des approches qui contredisent l'importance des habitudes et expliquent le comportement de mobilité différemment. Notamment une approche sociopsychologique qui considère, tout comme l'approche néo-classique, le comportement comme résultat d'une analyse coûts-avantages individuelle. Il s'agit de la « théorie du comportement planifié » (TCP)¹³ du psychologue social Icek AJZEN (1991). Celle-ci postule que l'intention de comportement est guidée par des attitudes relatives au comportement (ces attitudes s'orientent aux conséquences personnelles qui résultent du comportement), des normes sociales (les attentes perçues subjectivement par l'individu de se comporter d'une certaine manière) et l'évaluation de l'individu de sa capacité à réussir le comportement souhaité. La TCP considère que l'intention du comportement prédit directement le comportement. Pour l'appliquer au choix modal, BECKMANN *et al.* (2006 : 150) proposent d'élargir la TCP de deux catégories d'attitudes pour qu'elle permette d'expliquer les comportements le mieux possible : il s'agit des normes écologiques et des motifs symboliques-émotionnels (regroupés dans les quatre dimensions autonomie, statut, expérience et intimité). Cependant, BAMBERG *et al.* (2003 : 98) constatent, sur la base d'analyses de régression, que le comportement par le passé (qui se traduit dans les habitudes) permet de mieux expliquer le futur comportement que l'intention ou les croyances sur la capacité à réussir le comportement.

3.2.2.4. Représentations, aspects symboliques et identitaires

Les représentations constituent un autre aspect important pour le comportement de mobilité. L'imaginaire géographique offre, selon CRESSWELL (2006 : 25), une métaphysique sous-jacente qui influence et informe la pensée et l'action. Cette importance est aussi constatée par l'étude sur les pratiques modales de KAUFMANN (2003 : 40) : les représentations sociales des moyens de transport ont une forte influence sur le choix modal. Un exemple : KAUFMANN (*ibid.* : 41-49) constate des raisons « culturalistes » en comparant des agglomérations suisses et françaises. Les transports publics sont beaucoup plus utilisés en Suisse qu'en France, ce qui s'expliquerait par le fait que les Suisses sont plus sensibles à l'environnement, mais aussi par les représentations sociales des moyens de transports : tandis que la voiture est partout qualifiée des mêmes attributs, les transports publics sont vus nettement plus positivement à Berne que dans les autres agglomérations étudiées.

FLAMM (2004 : 90-92) constate également que les comportements de mobilité ne peuvent pas être expliqués uniquement par des choix rationnels, mais aussi par des aspects symboliques. Partant du constat que « *la capacité d'être mobile a une signification importante dans la vie de la plupart des individus, car la mobilité possède aujourd'hui un statut presque*

¹³ « Theory of planned behavior » (TOPB).

mythologique, dans le sens qu'elle occupe un rang élevé dans la hiérarchie des valeurs qui prévaut dans la société moderne et que, en tant que telle, elle n'est pratiquement pas remise en question. » (*ibid.* : 90), il parle d'une dimension identitaire des comportements de mobilité, l'identité représentant pour lui une construction personnelle visant à instaurer la cohérence dans la vie de l'individu, une tentative de donner du sens à ses différents rôles.

3.2.2.5. « Subjectivisation »

Suite à ces aspects décrits ci-dessus, SCHEINER (2009 : 43) constate une tendance à une « subjectivisation » de la recherche sur la mobilité. Depuis la fin des années 1990, il apparaît de plus en plus que la recherche sur la mobilité prend en compte les changements observés dans la société, l'individualisation, le rôle des femmes (sur le marché du travail, dans les rapports de couple, etc.) et les marges de manœuvres plus importantes des individus. Le comportement de mobilité n'est dès lors plus expliqué par des contraintes structurelles et ne doit pas être considéré de manière indépendante, mais dans le contexte des autres activités quotidiennes et ancré dans le mode de vie (nous revenons à cette notion et ses implications dans le chapitre 5.4.) qui évoque les marges de manœuvres individuelles.

Ces différentes approches socio-psychologiques, parfois complémentaires, mais également en partie contradictoires, évoquent la multitude de facteurs qui peuvent être retenus pour expliquer le choix modal.

3.2.3. Approche ouverte basée sur les différentes rationalités

En réponse à ce constat, KAUFMANN (2000 : 15-47) propose une approche interdisciplinaire ouverte de la mobilité quotidienne qui se base non sur l'homo oeconomicus mais sur l'homo sociologicus doué de plusieurs logiques d'actions possibles qui se combinent, paradigme issu de la tradition wébérienne. Cette perspective théorique s'articule autour de trois notions : le système (la mobilité quotidienne est vue comme système, ne pouvant être considérée ni isolée de la société, c'est-à-dire du contexte socioculturel, ni sans rapports aux autres formes de mobilité spatiale pour la comprendre), le processus (ordre social, culture, économie, politique et systèmes technoscientifiques comme composantes d'un processus historique définissant un système de mobilité spatiale et son évolution temporelle) et la latitude de l'individu (qui lui permet de déployer des projets, notamment à travers son mode de vie).

Pour étudier les raisons des pratiques modales, KAUFMANN (*ibid.* : 79), s'inspirant des travaux de Max WEBER sur la rationalité et de leur relecture par Raymond BOUDON, part du principe général que « *l'action sociale répond à une combinaison de logiques ou de rationalités.* ». Il remet en cause les présupposés des approches néo-classiques et propose quatre logiques d'actions individuelles comme explications potentielles des pratiques modales (*ibid.* : 81-85) :

- **Rationalité économique** : C'est l'application de l'approche classique, du « Rational Choice Model », où l'utilisateur choisit ses modes de transport à l'aide d'un calcul comparatif, en fonction du temps et des coûts. L'efficacité comparée des modes de transports expliquerait les pratiques modales, selon cette rationalité.
- **Rationalité axiologique ou en valeurs** : Cette rationalité renvoie à la « raison du cœur », aux préférences, valeurs et croyances de l'utilisateur : le moyen de transport préféré ou désiré est utilisé. De nombreuses études ont montré pourquoi ceci est le

cas pour la voiture : c'est un symbole de liberté, d'espace privé, ou encore un support pour affirmer son existence sociale.¹⁴

- **Rationalité perceptive** : Cette logique d'action explique le comportement par le ressenti et la perception d'une situation, donc de l'expérience et de l'histoire de vie de la personne. Cette rationalité est basée sur la théorie de la dissonance cognitive de FESTINGER qui explique la réaction d'un individu dans une situation où il perçoit une incohérence entre son attitude et son comportement face à un objet. Aux yeux d'un usager, l'utilisation d'un moyen de transport le rendrait plus performant et plus valorisé que d'autres. Ces rationalités perceptives ont été démontrées dans nombre d'études sur les durées et coûts liés aux déplacements qui sont très souvent sous-estimés.
- **Rationalité par rapport aux habitudes** : Choisir demande l'effort de recherche d'informations et de l'expérimentation, c'est pourquoi le réflexe, l'automatisme de l'habitude peut alors représenter un confort. Cette rationalité se réfère au mode de vie, les pratiques modales participant à l'insertion sociale et définissant des habitudes constitutives du mode de vie.

Ces quatre logiques d'action sont idéal-typiques, elles doivent être combinées pour expliquer les pratiques modales. Nous suivons le constat qu'« *une telle perspective analytique dégage un homo sociologicus dont les différentes rationalités constituent un foyer de questionnement. Elle postule en effet que différents types de bonnes raisons (le raisonnement stratégique, l'intériorisation des valeurs dominantes, le don, la « raison du cœur », etc.) se combinent pour expliquer les actions des acteurs individuels.* » (KAUFMANN 2000 : 48).

3.3. SYNTHÈSE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

La mobilité quotidienne a connu une forte expansion ces dernières décennies, en particulier dans le monde occidental et aussi en Suisse. Pour comprendre ces pratiques, deux grands types d'approches ont été développés. D'une part, les approches économiques néo-classiques qui se basent sur un modèle d'acteur rationnel par rapport aux coûts et la durée de déplacement. Celles-ci ont été fortement critiquées en sciences sociales car elles ne permettent pas, à elles seules, d'expliquer le choix modal de tous les individus. D'autre part, en tant que réponse à ces critiques, se sont développées des approches socio-psychologiques. Celles-ci prennent en compte différents facteurs pour comprendre le choix modal : des facteurs externes comme l'âge ou les structures spatiales et des facteurs internes. Parmi ces derniers, l'importance des habitudes a été relevée dans de nombreuses études. Mais, d'autres explications existent également : la théorie du comportement planifié postule que l'intention du comportement est plus importante que les habitudes. Les représentations sont également un facteur interne à prendre en compte. Ces différentes approches socio-psychologiques, parfois complémentaires, mais également en partie contradictoires, évoquent la multitude de facteurs qui peuvent être retenus pour expliquer le choix modal. C'est pourquoi nous n'allons pas adopter l'une ou l'autre approche, mais suivre l'approche ouverte proposée par KAUFMANN et prendre en compte toutes les différentes rationalités pour comprendre au mieux le comportement en matière de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze.

¹⁴ Cependant, aujourd'hui, ces valeurs changent : une étude récente sur les attitudes des jeunes Allemands envers la voiture a révélé qu'elle est considérée de plus en plus comme moyen de transport comme les autres, il n'y a plus d'attache émotionnelle et elle perd son rôle de symbole du statut social (BRATZEL et LEHMANN 2010).

4. MOBILITE RESIDENTIELLE¹⁵

Comme nous l'avons déjà vu dans le chapitre 2.1., « *Le terme de mobilité résidentielle désigne les mouvements s'effectuant sur de courtes distances et qui n'engendrent pas de bouleversements majeurs dans l'existence des individus, le bassin de vie restant le même.* » (RERAT 2010 : 22). Autrement dit, il s'agit des changements de domicile au sein d'une région. Les déménagements en dehors de la région ou du pays sont considérés comme migrations interrégionales ou internationales (SCHULER *et al.* 1997 : 16). Cette distinction est expliquée non seulement par les différentes distances parcourues mais aussi par les motivations différentes qui les sous-tendent : pour la migration, ce sont souvent des raisons professionnelles ou liées à la formation qui dominent, et pour la mobilité résidentielle, il s'agit surtout de facteurs relatifs au logement et à la qualité de vie. Toutefois, il faut prendre en compte que les migrations interrégionales et internationales comportent également une dimension résidentielle (choix du lieu de domicile, du type de logement, etc.) et qu'il existe des formes hybrides difficiles à classer entre la mobilité résidentielle et la migration (cf. chapitre 4.3 ; VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012).

Dans ce chapitre, nous présentons premièrement la mobilité résidentielle au travers de ses différentes approches puis nous expliquons les différentes dimensions du choix résidentiel que sont le profil, les trajectoires et les motivations. Finalement, les nouvelles formes de mobilité résidentielle sont discutées.

4.1. APPROCHES DE LA MOBILITE RESIDENTIELLE

Les phénomènes résidentiels constituent un champ de recherche proche des migrations qui est structuré en plusieurs grandes approches théoriques qui mettent l'accent sur différents facteurs pour expliquer le choix résidentiel (RERAT 2010). De manière générale, on peut distinguer les approches déterministes et humanistes. Les premières, dont font partie les approches néo-classiques et structuralistes, traitent les individus d'acteurs rationnels qui ne disposent que d'une faible marge de manœuvre dans la décision de migrer. Les personnes migreraient en fonction d'un environnement qui les dépasse. Les approches humanistes, quant à elles, comme l'approche behavioriste, considèrent que les individus ont une marge de manœuvre dans la décision de migrer et que ces décisions ne sont pas forcément rationnelles du point de vue économique (RERAT 2010 : 25-26). Pourtant, dans le contexte de « [...] *la complexification des débats sur la mobilité résidentielle, une bonne partie des recherches actuelles partent du postulat qu'il est possible de réduire le choix résidentiel à une comparaison en matière de prix et de taille ou encore de distance au travail.* » (THOMAS *et al.* 2011 : 3). Alors que, selon l'approche humaniste, il faudrait également prendre en compte, par exemple, le statut social du logement, les expériences passées des personnes, l'appréciation sensible des qualités morphologiques du logement, son environnement ou encore l'ancrage social des familles. Les « arbitrages » résidentiels « *n'ont pas uniquement la clarté d'un choix rationnel mais s'effectuent également au travers de mécanismes sociaux et sensibles variables suivant les ménages.* » (*ibid.* : 2).

En suivant RERAT (2010), nous allons considérer la mobilité résidentielle « [...] *comme le résultat, d'une part, d'un choix sous contrainte auquel procèdent les ménages et, d'autre part, d'une décision 'rationnelle'.* » (*ibid.* : 41). Il ne s'agit pas d'une rationalité strictement

¹⁵ Partie commune avec le mémoire de Maureen Gurtner, basée sur RERAT (2010).

économique, mais d'une réflexion sur un certain nombre de critères et de facteurs que mènent les ménages pour légitimer leur choix résidentiel (cf. les différents types de rationalité présentés dans le chapitre 3.2.3). Nous estimons donc « [...] *que le choix résidentiel renvoie à la satisfaction des aspirations des ménages tout en étant le résultat d'arbitrages sous contrainte (Kaufmann 2002a).* » (*ibid.* : 41). Nous retenons alors que le choix résidentiel (ou la stratégie résidentielle) prend en compte la part d'initiative qui reste aux acteurs. Ceux-ci procèdent effectivement à un choix en fonction de critères, qu'ils hiérarchisent, du moins en partie, en fonction de leur préférences, concernant les caractéristiques et la localisation du logement. Cependant, certaines contraintes interviennent également dans le choix, elles peuvent concerner, par exemple, les conditions économiques du ménage, les enjeux identitaires, le marché du logement (objets disponibles), l'âge ou encore l'entourage (« linked-lives » ; BAILEY *et al.* 2004). De plus, l'époque à laquelle se situe le choix joue aussi un rôle, par exemple, comme le relève BONVALET (1998 : 236) concernant la France : « *A partir des années cinquante, le crédit se développe avec les prêts [...]. Les ménages [...] se laissent d'autant plus séduire par ce mode d'achat que la Loi de 1948 met fin au blocage des loyers.* ». Ainsi, il faut prendre en considération l'époque et le contexte socio-culturel (THOMAS *et al.* 2011). RABE et TAYLOR (2010 : 532) ajoutent que les facteurs explicatifs de la mobilité résidentielle sont liés à des événements professionnels et/ou démographiques, comme le divorce, la naissance d'un enfant, le départ des enfants du foyer parental, la retraite. Par ailleurs, l'importance des différents critères et contraintes change lors des étapes du parcours de vie, comme par exemple à l'arrivée d'un enfant (FAURE 2009).

Le choix résidentiel, comme cité ci-dessus, est également le résultat d'arbitrages qui engagent les individus des ménages ainsi que d'autres acteurs sociaux comme les promoteurs et les législateurs¹⁶. Pour l'analyse de ce travail nous ne nous arrêtons pas à l'échelle du ménage mais à celle de l'individu. En effet, un ménage n'est pas une unité sociale unie ni représentée par un seul individu : il est composé de plusieurs individus. Si la réflexion se situe au niveau du ménage cela présuppose que l'on perçoit la volonté de la mobilité comme étant partagée par tous les membres du ménage, alors que les désirs de mouvement (comme l'évaluation du quartier et du logement) sont des sentiments individuels. C'est donc l'interaction entre les individus dans le contexte du ménage qui détermine le processus de mobilité (COULTER *et al.* 2012). Il faut donc pour FAGNANI (1992) étudier le choix résidentiel sur quatre échelles différentes : le couple, les individus du couple, le ménage et les individus du ménage. Dans ce travail, les trois premières échelles sont étudiées, la dernière n'est pas ignorée mais ne figure pas au centre du travail car les enfants n'ont pas été interrogés lors du travail empirique.

Les mécanismes de la dynamique urbaine peuvent être résumés dans un modèle qui considère en tant que « demande » le choix de (re)localisation des ménages et des activités économiques, et du côté de l'« offre » les structures qui sont le marché immobilier et foncier ainsi que les pouvoirs publics. Entre-deux se situent les conditions de mobilité permettant aux ménages de concilier leurs différentes activités et relier les lieux de la vie quotidienne (RERAT 2010 : 43).

Des études récentes sur les choix résidentiels, dans le monde francophone ainsi que dans le monde germanophone proposent une autre approche pour expliquer et comprendre la mobilité résidentielle : celle des modes de vie (BECKMANN *et al.* 2006 ; THOMAS *et al.* 2011). Ceux-ci permettent de dépasser une vision uniquement rationnelle des choix résidentiels en

¹⁶ Notre étude ne s'intéresse pas à ces deux dernières catégories d'acteurs (c'est-à-dire aux promoteurs et législateurs), c'est pourquoi nous n'allons pas développer leur rôle.

prenant en compte d'autres éléments qui peuvent être regroupés dans le mode de vie. Ce point est détaillé et discuté dans le chapitre 5.4. Cette approche de différenciation des modes de vie complète les variables sociodémographiques pour comprendre les choix de localisation résidentielle (THOMAS *et al.* 2011) qui est développée dans le chapitre suivant. Par exemple, les couples sans enfants sont plus mobiles que ceux qui ont des enfants (LONG 1972 in RERAT 2010 : 50) ou bien les personnes célibataires ou divorcées déménagent plus souvent que celles mariées ou veuves (CARNAZZI *et al.* 2005 in RERAT 2010 : 50).

4.2. DIMENSIONS DU CHOIX RESIDENTIEL

Le positionnement concernant la mobilité résidentielle décrit ci-dessus, par le fait qu'il ne soit ni structuraliste, ni déterministe, mais qu'il considère que les individus ont une marge de manœuvre, légitime l'étude des caractéristiques suivantes : profil, trajectoires et motivations des ménages. Nous passons alors maintenant en revue ces trois points que nous reprenons dans nos analyses en commençant par celui du profil, puis en évoquant celui des trajectoires et finalement, nous explorons les motivations de manière approfondie étant donné que notre analyse se base notamment sur les motivations.

4.2.1. Profil

Concernant le profil, il s'avère que tout phénomène migratoire est un processus doublement sélectif (RERAT 2010 : 47-51) : d'une part, la propension à migrer de chaque individu est différente selon ses caractéristiques. D'autre part, l'attractivité résidentielle d'un contexte résidentiel est variable.

Certains auteurs comme Paul GLICK (1947 in RERAT 2010) ont mis en évidence l'influence de l'âge comme facteur de migration ; le cycle de vie, les changements de composition et de taille des familles sont alors liés à la mobilité résidentielle. Le cycle de vie est une notion qui a beaucoup été utilisée comme cadre d'analyse et comme objet d'analyse. Peter ROSSI (1980 in RERAT 2010) a posé l'hypothèse que les familles ajustaient leur logement en fonction des besoins créés par les changements auxquels elles assistaient (mariage, naissance du premier et dernier enfant, mariage et départ du premier et dernier enfant, décès de chacun des conjoints) lors de leur cycle de vie. Cette notion a été remise en cause dans les années 1970 et a fait place à celle de parcours de vie. Charlotte HÖHN (1987 in RERAT 2010) a critiqué la notion de cycle de vie car elle ne s'adressait qu'aux familles nucléaires, aux mariages stables et aux formes de cohabitations traditionnelles. Dans la notion de parcours de vie, c'est l'individu qui se trouve au centre et non plus le ménage familial. LEVY *et al.* (2005 in RERAT 2010) définissent le parcours de vie comme la succession d'événements qui ponctuent la vie d'un individu.

Certaines régularités des événements du parcours de vie amenant à la mobilité résidentielle, en fonction de l'âge, ont été remarquées. Par exemple, le modèle d'Andrei ROGERS (1998, 1992 in RERAT 2010) met en évidence quatre phases propices à la migration. La première, l'enfance, est en lien avec la trajectoire des parents, la deuxième est celle du passage de l'adolescence à l'âge adulte et le besoin d'émancipation. La troisième est celle de la formation d'une union et ainsi d'une famille et, enfin, la quatrième est celle du passage à la retraite. C'est entre 20 et 25 ans que les personnes déménagent le plus. Cela est sûrement en lien avec le fait que c'est à cet âge-là qu'ont lieu des événements du parcours de vie qui provoquent un déménagement (départ du foyer parental, entrée dans la vie active et mise en ménage par exemple).

D'autres caractéristiques comme la taille du ménage, le statut socio-économique et l'origine nationale permettent également d'expliquer la mobilité résidentielle (cf. RERAT 2010 : 50-51). Comme l'étude de SCHEINER l'a montré (2006 : 291), un phénomène de retour aux origines est parfois observé. Cependant, il existe aussi des études qui réfutent la corrélation entre lieu de résidence pendant l'enfance et à l'âge d'adulte, les personnes ayant grandi à la campagne sont souvent très critiques par rapport aux expériences qu'elles y ont fait et choisissent pour cette raison d'habiter en ville avec leur famille (SANDFUCHS 2009).

4.2.2. Trajectoires

Le fait d'étudier les trajectoires permet de replacer le choix résidentiel dans le parcours ou l'histoire de vie, car une suite de positions résidentielles n'est pas le fait du hasard mais s'enchaîne selon un ordre intelligible (RERAT 2010 : 51-57). Cette notion comprend le type de domicile, la trajectoire géographique, la trajectoire résidentielle, l'aire de prospection ainsi que les projets résidentiels.

Par type de domicile il est compris le statut du domicile, par exemple, principal ou secondaire, et d'éventuels autres domiciles. La trajectoire géographique désigne la localisation des différents lieux de domicile qu'un individu habite pendant sa vie. La trajectoire résidentielle comprend toutes les autres caractéristiques des logements occupés par un individu ainsi que leur succession, il en existe trois types : promotionnelles, neutres ou régressives¹⁷. L'aire de prospection est l'ensemble des localisations résidentielles qui, par rapport au domicile actuel, paraissent acceptables ou désirables et les projets résidentiels envisagés pour l'avenir.

4.2.3. Motivations résidentielles

Pour étudier les critères du choix résidentiel, trois angles d'approche sont possibles : la satisfaction des ménages, leurs aspirations et les motivations qui sous-tendent leur déménagement (RERAT 2010 : 57). Nous allons nous concentrer sur l'étude des motivations résidentielles, pour plusieurs raisons : contrairement aux aspirations, celles-ci ne constituent pas des préférences déclarées (stated preferences), qui ne seront pas toujours réalisées, mais des préférences révélées ou de fait (revealed preferences). De plus, elles permettent de prendre en compte les décisions, les pratiques et les actes des individus.

Dans leurs décisions de déménager, les ménages tiennent compte d'une multiplicité de facteurs. Selon CLARK et ONAKA (1983), il y a trois types de mouvements : Premièrement, les mouvements forcés, provoqués par la perte du logement (fin de bail, etc.). Deuxièmement, les mouvements induits par un changement dans la structure du ménage (création ou dissolution) ou dans la taille du ménage (réduction ou croissance) ou encore dans la vie professionnelle : nouvel emploi, début d'une formation, etc. (GOBILLON 2001 in RERAT 2010 : 62). Mais, de plus en plus, des nouvelles formes de mobilités réversibles comme la birésidentialité ou la pendularité à longue distance permettent de réduire l'importance de ses changements et de contourner un mouvement résidentiel (VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012 ; cf. chapitre 5.6). Finalement, il y a les mouvements d'ajustement, lorsque le ménage cherche à améliorer sa situation résidentielle et sa qualité de vie. Selon CLARK et ONAKA (1983), trois catégories de raisons peuvent mener à un tel ajustement : les caractéristiques du logement (taille, agencement, coût, statut d'occupation), les caractéristiques du quartier (services, cadre de vie, tranquillité, composition sociale) et l'accessibilité par rapport au lieu de travail, aux

¹⁷ Lors d'une trajectoire promotionnelle, les conditions du logement s'améliorent (p.ex. du petit locatif à la grande propriété), lors d'une trajectoire régressive, c'est l'inverse, et dans une trajectoire neutre, elles restent stables (RERAT 2010 : 55-56).

commerces, aux établissements scolaires, à la famille et aux amis, qui correspond à un aspect du capital spatial et qui évoque les liens entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne qui seront développés dans le chapitre 5¹⁸. RABE et TAYLOR (2010) montrent que la qualité, subjective et objective, d'un quartier affecte la décision de mobilité des couples, par exemple le fait de vivre dans un quartier qu'un des deux conjoints apprécie réduit la probabilité d'un déménagement et cela d'autant plus si c'est la femme qui l'apprécie.

Il s'avère donc que pour le choix résidentiel, comme pour le choix modal, différents types de rationalités et de logiques sous-jacentes aux pratiques et aux processus de choix doivent être pris en compte pour comprendre ces phénomènes complexes que sont ces deux types de mobilité. De même, ce n'est pas une seule motivation, mais une combinaison de motivations qui permet d'expliquer le choix résidentiel.

4.3. NOUVELLES FORMES DE MOBILITE RESIDENTIELLE

Aujourd'hui, il existe des formes variées de mobilité résidentielle, même si leur importance quantitative n'est généralement pas très grande. Tout de même, de plus en plus d'individus ne possèdent plus qu'un seul lieu de domicile (RERAT 2010 : 52). Le cas de multirésidentialité le plus commun est celui des résidences secondaires, tels les maisons de vacances. Les derniers chiffres pour la Suisse montrent qu'en 2000, 11.8% des logements n'étaient habités que temporairement¹⁹ (OFS 2004 : 30). Parmi les différents types de résidences secondaires, relevons celui des couples retraités aisés qui profitent ainsi de retourner aux origines et vivre en zone rurale tout en maintenant un logement en ville pour être proche des infrastructures et pouvoir profiter des aménités urbaines (PIERRE 2006).

D'autres formes de bi- ou multirésidentialité gagnent en importance. Il y a notamment les enfants de couples divorcés ou séparés, habitant chez chacun des parents à certains moments de la semaine ou de l'année. De même les étudiants ou jeunes en formation qui reviennent une partie de la semaine ou de l'année chez leurs familles. D'autres formes de multirésidentialité sont liées au travail, notamment les pied-à-terre professionnels qui représentent un phénomène plutôt récent qui gagne en importance, ou les logements de travailleurs saisonniers qui sont, par contre, un phénomène plus ancien (VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012). Une autre forme plutôt récente sont les couples « living apart together (LAT) » qui sont des : « couples qui, pour des durées variables, vivent séparés, ayant chacun un hébergement différent de celui de son partenaire. » (BERTAUX-WIAME et TRIPIER 2006 : 11). Les deux membres gardent leur logement mais passent plus ou moins de temps ensemble dans l'un des deux logements qui sont parfois proches l'un de l'autre.

¹⁸ Notons qu'il y a encore d'autres raisons pour des mouvements d'ajustement, d'ordre économique et institutionnel (RERAT 2010 : 69-71) : la fiscalité, le tourisme social ou les écoles, respectivement leur réputation et le profil socio-économique et ethnique de leurs élèves.

¹⁹ Sont considérés comme des logements habités temporairement les logements et les maisons individuelles qui ne servent pas d'habitation permanente, à savoir: les logements ou maisons de vacances ou de week-end utilisés par le propriétaire lui-même ou loués pour une durée plus ou moins longue; les logements dans les appart'hôtels sans services hôteliers; les logements qu'une entreprise met à la disposition de ses employés (cadres, stagiaires, etc.) pour un temps limité. Lors de l'exploitation des résultats du recensement, on a attribué à la catégorie des « logements habités temporairement » les logements qui ont été déclarés comme tels dans le cadre du recensement des bâtiments et des logements. Les logements pour lesquels un nom d'occupant a été indiqué mais qui n'ont pas pu être liés à un ménage (sur la base du recensement des personnes) ont également été considérés comme des logements habités temporairement. On a en effet supposé que ces logements étaient loués, mais qu'ils n'étaient pas utilisés comme résidence principale au moment du recensement (OFS 2004 : 11-12).

De plus, la part des personnes âgées croît, ces dernières restent autonomes plus longtemps et on observe une augmentation de leurs ressources économiques (RERAT *et al.* 2008a). Certains auteurs comme WEHRLI-SCHINDLER (2003 in RERAT 2010) postulent que les seniors reviennent en ville afin de bénéficier de la proximité des aménités de la ville. En effet, une surreprésentation des personnes âgées en ville a été observée en Suisse (RERAT 2010) mais il y a cependant peu de données chiffrées qui corroborent ce fait et deux explications peuvent être avancées pour la forte représentativité de seniors au centre-ville : le vieillissement sur place et l'attrait des couronnes pour les autres catégories de la population (*ibid.*).

4.4. SYNTHÈSE DE LA MOBILITÉ RÉSIDENIELLE

Deux grandes catégories d'approches ont été développées pour expliquer la mobilité résidentielle, c'est-à-dire les déménagements au sein d'une région : les approches déterministes, basées sur une rationalité économique des individus, et les approches humanistes accordant plus de marge de manœuvre à l'individu. Nous adoptons une voie médiane, considérant la mobilité résidentielle comme résultat d'une décision rationnelle (au sens large, non uniquement économique) et d'un choix sous contrainte auquel procède un ménage et qui résulte aussi d'arbitrages entre les différents membres du ménage. Un choix résidentiel sera toujours le résultat de différents critères (motivations, arbitrages, etc.) qui se combinent.

Pour étudier le choix résidentiel des habitants du Parc de la Suze, nous nous basons sur trois dimensions : le profil (les caractéristiques du ménage et des individus, en particulier l'âge et la position dans le parcours de vie), les trajectoires (les différents logements occupés auparavant) et les motivations résidentielles (les différents critères qui ont influencé le déménagement et le choix du nouveau logement). Nous allons retenir ces trois dimensions pour notre partie empirique lors de laquelle nous serons également attentifs à relever les nouvelles formes de mobilité résidentielle.

5. RELATIONS ENTRE MOBILITE QUOTIDIENNE ET MOBILITE RESIDENTIELLE

Après avoir présenté la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle, ce chapitre s'intéresse aux liens entre les deux. Tandis que l'état actuel des savoirs sur ces deux formes de mobilité est assez important, il est encore beaucoup moins développé pour les relations entre les différentes formes de mobilité et en l'occurrence mobilité quotidienne et résidentielle (BASSAND et KAUFMANN 2000 : 131 ; SCHEINER and KASPER 2003 : 322). Même si dans les années 1970, la recherche urbaine anglo-américaine (notamment CHAPIN 1974) a déjà traité de ces relations et que quelques géographes sociaux allemands s'y sont intéressés, ce n'est que récemment que l'importance des relations entre choix résidentiel et mobilité quotidienne a été reconnue, étudiée et appliquée en urbanisme (SCHEINER and KASPER 2003 : 322).

L'importance du lieu de résidence pour la mobilité quotidienne s'explique par le fait que « *Le logement est le point de référence à partir duquel une grande partie de la mobilité quotidienne des individus s'organise.* » (RERAT 2010 : 67). BAUER *et al.* (2005 : 266) soulignent aussi ce fait : « *Die wichtigste langfristig verkehrsrelevante Entscheidung privater Haushalte [...] ist neben der Pkw [Personenkraftwagen]-An- bzw. Abschaffung die Entscheidung über den Wohnstandort. Der Wohnstandort prägt das tägliche Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder und hat deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die zurückgelegten Distanzen.* ».

Même si la dynamique de ces deux domaines, que sont la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle, et la complexité de leurs interrelations n'ont jusqu'à présent pas permis d'établir un modèle théorique consistant (BECKMANN *et al.* 2006 : 148), toute une série d'approches ont été développées et de différentes théories ont été utilisées pour les étudier. Dans les chapitres suivants, nous présentons ces différentes approches et théories ainsi que les résultats des études qui ont été faites à ce sujet. Il s'agit des approches néo-classiques, de l'influence des structures spatiales, de la réurbanisation et de la gentrification, des modes de vie, des biographies de mobilité et des changements de domicile.

5.1. APPROCHES NEO-CLASSIQUES

L'approche néo-classique de la mobilité, basée sur la rationalité par rapport aux coûts (cf. chapitre 3.2.1) et fortement critiquée, a selon KAUFMANN (2000 : 6) quand même un mérite : « [...] *celui d'articuler la mobilité quotidienne à la mobilité résidentielle, mérite d'autant plus louable que la « méthode classique » est la seule à proposer une telle articulation* ».

En effet, l'économiste William ALONSO a théorisé en 1960 les liens entre la distance au centre et la localisation résidentielle dans une perspective néo-classique : Dans son modèle, les ménages procèdent à un arbitrage entre coûts des transports (surtout pour les déplacements entre domicile et lieu de travail) et prix du sol (RERAT 2010 : 67). Dès les années 1980, des modèles plus récents du choix résidentiel n'accordent plus autant d'importance au lieu de travail. En effet, il apparaît que celui-ci est plus adapté au lieu de résidence que l'inverse (SCHEINER 2007 : 168). L'importance croissante du nombre de pendulaires (cf. chapitre 3.1), notamment de longue distance, appuie aussi cette thèse.

Cependant, dans leur étude sur la région de Dresde, BAUER *et al.* (2005 : 270) relèvent comme facteurs centraux pour le choix résidentiel les coûts de mobilité ainsi que les coûts

résidentiels. Ils constatent des évolutions opposées, ces dernières décennies, qui ont soutenu des choix résidentiels entraînant une mobilité quotidienne intensive : d'une part, les coûts de transports ont plutôt baissé par rapport aux revenus disponibles, malgré des véhicules plus grands et des distances plus longues. D'autre part, les coûts pour l'habitat ont fortement augmenté, notamment suite à la croissance de l'espace habité par personne. C'est la raison pour laquelle les ménages s'attendent toujours à faire des bénéfices en s'installant dans le périurbain. Cependant, malgré ces faits, des études allemandes citées par BAUER *et al.* (2005 : 271) ont démontré que les dépenses liées à la mobilité peuvent parfois atteindre un niveau qui équivaut aux économies faites dans les coûts du logement en périphérie, et surtout qui sont sous-estimées par les ménages qui s'installent dans le périurbain, voire même pas perçues, où éventuellement ne consistent pas de critère pour leur choix résidentiel. C'est ce que BAUELLE *et al.* (2004) ont également constaté dans leur étude sur les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité quotidienne dans la région de Rennes.

La conjecture de Zahavi (cf. chapitre 3.1) offre une autre explication de la mobilité résidentielle : le constat des budgets-temps constants des déplacements entre lieu de résidence et de travail implique un déménagement lorsque le lieu de travail change et se situe à une distance qui nécessite un déplacement trop important (KAUFMANN 2000 : 37).

5.2. INFLUENCE DES STRUCTURES SPATIALES

Dans le chapitre précédent, nous avons déjà évoqué le lien entre structures spatiales et mobilité quotidienne à travers les coûts qui y sont liés, dans ce chapitre nous en étudions les autres aspects. Le constat que la demande en mobilité dépend des structures spatiales du lieu de résidence gagne en importance dès les années 1970, mais il met longtemps à s'imposer dans une science des transports traditionnellement plutôt a-spatiale (SCHEINER 2009 : 19).

5.2.1. Historique : de la ville pédestre à la ville de l'automobile

Les formes de mobilité quotidienne ont depuis toujours fortement influencé le choix du lieu de résidence et ainsi les formes urbaines. Pendant des siècles, elles ont été marquées par le fait que la plupart de la population travaillait et habitait à la même place, souvent sous un seul toit. Ce n'est que dès le 18^{ème} siècle que cela a changé, avec l'industrialisation, l'urbanisation et les différentes innovations importantes dans le domaine des transports qui ont marqué l'évolution de la morphologie urbaine. En effet, il existe toute une littérature qui a établi des liens entre formes urbaines et moyens de transport (RERAT 2010 : 122-126 ; POUYANNE 2007).

La théorie des « trois âges » de la ville explique l'évolution historique de la forme urbaine par la technologie de transports disponible. Elle repose sur la loi de Zahavi (cf. chapitre 3.1) et postule que « *les gains de vitesse permis par les progrès technologiques dans les transports vont de facto déterminer l'étendue et la structure de la ville* » (POUYANNE 2007 : 525). Trois phases sont ainsi distinguées, selon le moyen de déplacement dominant et la vitesse qui lui est propre (RERAT 2010 : 123-124, POUYANNE 2007 : 525, KAUFMANN 2000 : 52-54) : d'abord, la ville pédestre (walking city), l'époque où les villes sont restreintes à un espace pouvant être parcouru à pied et de ce fait construites de manière dense et compacte. La deuxième période qui va environ de 1920 aux années 1960 est la ville du tramway ou plus généralement des transports en commun : le développement de ces derniers donne naissance aux banlieues qui se développent en forme de doigts de gant par une urbanisation caractérisée par la continuité du bâti autour des lignes de transports de masse. C'est la période de la

suburbanisation. En suivant la charte d'Athènes, l'habitat et les activités économiques sont strictement séparés. Enfin, la dernière phase, la périurbanisation, est celle de la ville de l'automobile, qui entraîne le développement des espaces périphériques et ainsi l'étalement urbain. L'économie et les commerces se développent dans le suburbain, les flux pendulaires s'accroissent et sont beaucoup plus diffus qu'auparavant, quand ils étaient dirigés vers le centre. Avec les développements techniques, la contrainte spatiale s'avère de moins en moins importante.

En Suisse, ces trois phases d'urbanisation ont été observées (cf. RERAT 2010 : 81-84) et les chiffres soutiennent l'évolution décrite ci-dessus. A partir des années 1970, la plupart des 25 villes les plus importantes de Suisse ont commencé à perdre des habitants, tandis que les communes sub- et plus tard périurbaines ont connu une forte croissance²⁰. Cette époque d'étalement urbain s'est traduite par une urbanisation peu dense, majoritairement dû à la construction de maisons individuelles. De même, cette phase a vu croître de manière extraordinairement forte le nombre de pendulaires²¹. L'importance de la pendularité se montre par le fait qu'en 2000, environ 90% des actifs occupés en Suisse quittent leur domicile pour aller au travail, 65% d'entre eux sortent de leur commune de résidence et 35% sont des pendulaires intracommunaux (FRICK *et al.* 2004 : 9). Les pendulaires à longue distance constituent un autre phénomène en forte croissance (VINCENT-GESLIN et KAUFMANN 2012 : 47). Ils profitent des potentiels de vitesses pour préserver leur sédentarité et ne pas devoir changer de domicile : « *La pendularité de longue distance est le choix effectué par des personnes fortement ancrées dans leur lieu de résidence.* » (KAUFMANN 2008 : 21). Effectivement, un résultat des arbitrages entre mobilité résidentielle et quotidienne peut aboutir à la décision de devenir pendulaire plutôt que de déménager (SCHEINER 2006 : 295).

Cette évolution montre qu'au vu des avancées technologiques qui ont permis de se déplacer rapidement assez loin, les relations entre mobilité quotidienne et résidentielle ont connu un changement important : « *Le mouvement est double : d'une part, on déménage moins pour des raisons liées à l'espace, car les infrastructures de transport autorisent des vitesses de déplacement qui permettent de s'affranchir assez largement des contraintes de distances ; mais d'autre part, ces mêmes infrastructures donnent accès à des régions autrefois inaccessibles à l'habitat pour qui travaille en milieu urbain [...]* » (BASSAND et KAUFMANN 2000 : 135). Ces mouvements d'aller habiter en dehors des villes relèvent, paradoxalement, en partie aussi d'une conscience écologique : à cause de la dégradation de la qualité de vie en ville, causée par le trafic individuel motorisé, de nombreux ménages vont s'installer dans les couronnes, en particulier les ménages aisés. Ils profitent ainsi d'être proche de la ville-centre et de ses équipements tout en ayant choisi un quartier résidentiel périurbain pour y profiter de la qualité de vie (BASSAND et KAUFMANN 2000 : 135-36). Ces tendances vont à l'encontre d'un autre phénomène qui consiste en un retour ou un maintien en ville des personnes aisées et qui fera l'objet du chapitre 5.3.

Si ces liens entre forme urbaine et mode de transport ne sont pas contestés, le statut à leur donner ne fait pas l'objet d'un consensus (RERAT 2010 : 125). D'une part, des chercheurs comme Marc WIEL (1999 in RERAT 2010 : 125) défendent une vision relevant d'un certain « déterminisme technologique ». Pour lui, l'essor de la périurbanisation s'explique par la diffu-

²⁰ Entre 1970 et 2000, les 25 plus importantes villes-centres ont perdu plus de 190'000 habitants (-10.5%) alors que les banlieues ont vu leur population augmenter de 36.2% ou de plus de 760'000 personnes (RERAT 2008 : 9).

²¹ Selon la définition suisse, les « pendulaires » sont toutes les personnes, âgées de 15 ans ou plus, exerçant une activité lucrative et qui quittent leur domicile pour se rendre au travail. Depuis 1970, leur nombre a augmenté de 41%, la population résidante uniquement de 16% et la population active occupée de 27% (FRICK *et al.* 2004: 9).

sion de la voiture individuelle beaucoup plus qu'elle ne dépendrait de la modification des modes de vie ou des aspirations résidentielles. D'autre part, de nombreux auteurs contestent cette vision et sont persuadés que le développement de la voiture individuelle n'est qu'une condition nécessaire mais non suffisante à l'étalement urbain, des facteurs comme les aspirations résidentielles ou le rôle des collectivités locales seraient plus importants.

5.2.2. Relations entre lieu de résidence et mobilité quotidienne

Nous allons maintenant nous intéresser plus en détail aux relations entre les caractéristiques du lieu de résidence et le comportement de mobilité quotidienne. De nombreuses études à différentes échelles ont été réalisées dans l'approche dite traditionnelle des structures spatiales et du comportement de mobilité (aussi connue comme « land-use transport approach ») qui se base sur des comparaisons du comportement de mobilité d'habitants de différents espaces (SCHEINER 2006 : 288). Ces études mettent en évidence des paramètres comme la densité, la taille d'un lieu de résidence, la localisation ou les facteurs relatifs aux différents systèmes de transport. Elles montrent qu'en général, les habitants des quartiers denses, compacts et caractérisés par une grande mixité fonctionnelle parcourent des distances plus courtes et ont un taux de motorisation beaucoup plus faible que les habitants des couronnes sub- et périurbaines. De plus, une proportion relativement élevée des habitants de quartiers situés au centre-ville choisissent les transports publics et les modes de mobilité non motorisés (BECKMANN *et al.* 2006 : 23).

Ces constats ressortent aussi de manière générale du Microrecensement (OFS et ARE 2012) et ont été prouvés par de nombreuses études : à titre d'exemple, pour la région de Dresde par BAUER *et al.* (2005) ou pour la ville de Zurich par l'étude « Verkehrsparen » (ZWEIBRÜCKEN 2012) qui a analysé sept quartiers de coopératives d'habitation d'utilité publique et permis de démontrer la relation entre la localisation et la proportion de ménages possédant une voiture ainsi que les kilomètres parcourus : les deux sont plus élevés pour les quartiers situés plus loin du centre-ville et moins bien desservis en transports publics. Notons toutefois que, par rapport à la mobilité de loisirs, les opinions sont partagées sur la question de savoir si un lieu de résidence au centre-ville entraîne plus de déplacements pour accéder à ses loisirs, notamment pour sortir de la ville, ou non (SCHEINER 2006 : 288).

Malgré un grand nombre de recherches, il n'existe pas de consensus sur l'importance de l'influence des structures spatiales sur le comportement de mobilité. Avec les développements technologiques dans le domaine de la mobilité, l'importance des structures spatiales a probablement diminuée ces dernières décennies suite à la motorisation et au développement des infrastructures de transports (SCHEINER 2009 : 36). Il n'est pas clair actuellement à quel point les relations décrites ci-dessus sont déterminées par les structures spatiales ou si elles sont l'expression d'un choix individuel de lieu de résidence de la population qui y habite (BECKMANN *et al.* 2006 : 25). C'est la question de l'œuf et de la poule : est-ce que les personnes vivant au centre-ville choisissent de s'y installer pour pouvoir se déplacer sans voiture ou est-ce qu'ils se déplacent sans voiture une fois qu'ils habitent au centre-ville ? Nous revenons à cette question dans le chapitre 5.6.

5.3. REURBANISATION, GENTRIFICATION ET MOBILITE

Dans le chapitre précédent, nous avons retracé le développement des structures spatiales dans le monde occidental et en Suisse jusqu'à l'étape de la périurbanisation. Pourtant, l'étalement urbain n'est pas inéluctable et d'autres tendances existent aujourd'hui, notamment

la réurbanisation des villes-centres et la gentrification. La recherche sur ces deux phénomènes s'est aussi intéressée à leurs relations avec la mobilité quotidienne, c'est pourquoi nous étudions dans ce chapitre ces deux évolutions récentes qui caractérisent les villes occidentales.

5.3.1. Réurbanisation : regain d'attractivité des villes

Depuis la fin du 20^{ème} siècle, on constate dans le monde occidental un regain d'attractivité des villes. Suite aux phases de sub- et périurbanisation, où le développement avait lieu en dehors des villes-centres, nous assistons actuellement à une période de réurbanisation, où les villes sont de nouveau attractives et gagnent en habitants. Ce développement est aussi à comprendre dans le contexte du développement territorial durable et des débats sur la forme des villes (RERAT 2008). Il est donc également en lien avec la mobilité quotidienne : la ville compacte, le modèle mis en évidence comme contraire à l'étalement urbain, permet en effet le retour à la ville pédestre ou cyclable et favorise aussi les transports publics.

En Suisse, on constate depuis 2000 l'émergence d'un retour en ville, c'est-à-dire de l'augmentation de la population des centres, suite à un regain d'attractivité des villes (RERAT 2008). Dans le cadre de l'étude « *Back to city ?* », RERAT *et al.* (2008b) ont constaté que la quasi-totalité des 25 villes suisses étudiées ont gagné en habitants depuis le début du millénaire, surtout de petits ménages et de catégories socioprofessionnelles élevées, ce qui serait dû en premier lieu aux migrations internationales. Le regain d'attractivité est expliqué par quatre facteurs : la politique fédérale qui accorde plus d'importance aux villes, les stratégies des villes pour renforcer leur attractivité résidentielle, le regain d'attractivité du marché immobilier ainsi que l'attrait résidentiel et culturel renouvelé des villes (RERAT 2008).

L'augmentation de la mobilité des personnes âgées à l'approche de la retraite, prévu par le modèle de ROGERS (cf. chapitre 4.2.1) et postulé par des observateurs en Suisse (afin de bénéficier de la proximité des aménités urbaines), constitue une forme spécifique de réurbanisation. Mais, ce retour en ville ne se manifeste pas dans les 14 villes-centres les plus peuplées de Suisse²². Une explication de cette faible attractivité des villes pour les personnes âgées peut être leur réticence à déménager qui est croissante au fil du parcours de vie. Des études dans les pays voisins montrent que l'exurbanisation des personnes âgées y domine (RERAT *et al.* 2008a).

Comme le montre cet exemple des personnes âgées, les tendances ne sont pas si claires. En effet, même si nous assistons à une réurbanisation, les nombres d'habitants en croissance ainsi que la pénurie de logements qui caractérise les grandes villes suisses en témoignent, les raisons derrière ce phénomène ne sont pas encore très bien connues.

5.3.2. Gentrification

La gentrification est une composante de la réurbanisation qui permet donc d'expliquer une partie du regain d'attractivité des villes. Selon la définition, devenue canonique, de la sociologue Ruth GLASS (1964 in RERAT 2010 : 184), la gentrification désigne un processus de déplacement de populations dans des secteurs urbains centraux par des catégories plus aisées qui remplacent les catégories moins privilégiées, d'une part, et la réhabilitation physique de ces mêmes secteurs, d'autre part. Plusieurs phases de gentrification ont été décrites : la première, la gentrification sporadique, est l'œuvre de ménages pionniers. Dans la deuxième, l'ancrage de la gentrification, le rôle principal revient aux promoteurs et investisseurs privés et

²² Un retour en ville de personnes âgées n'est observé qu'à Lugano, Thoun et Zoug. Dans les autres villes, une stabilisation des sorties est constatée pour les quinquagénaires et les sexagénaires (RERAT *et al.* 2008a : 266-267).

la troisième phase renvoie à de nouveaux processus, c'est le cas notamment du rôle actif et pro-gentrification des pouvoirs publics (*ibid.* : 183). Cette définition restreinte de la gentrification a de plus en plus été élargie avec par exemple le terme de « new-build gentrification » qui a été proposé pour inclure, entre autres, les nouvelles constructions sur des friches industrielles (*ibid.* : 207). Ce terme serait justifié par le fait que la « new-build gentrification » se caractérise par les mêmes quatre aspects que les processus de gentrification : le réinvestissement en capital, l'arrivée de groupes au statut socio-économique supérieur, des transformations du paysage et de l'environnement construit et des effets d'éviction directs ou indirects (*ibid.* : 208).

C'est cette dernière forme de gentrification que l'on observe de manière prépondérante dans les villes suisses (RERAT and LEES 2010) où le processus de gentrification n'est cependant que peu documenté et assez récent. RERAT et al. (2008c) parlent d'une « gentrification émergente ». Les résultats de l'étude « *Back to the city ?* » (RERAT et al. 2008b) ont permis de montrer qu'en effet, les habitants des nouveaux logements construits depuis 2001 à Neuchâtel et Zurich West ont un statut socio-économique nettement supérieur à la moyenne. Leur choix résidentiel serait motivé par trois facteurs : le confort du logement, la valorisation du mode de vie urbain et le côté pratique de la vie en ville (proximité des lieux de la vie quotidienne). Cela transparait au travers du fait qu'une grande majorité des habitants des quartiers de « new-build gentrification » à Zurich West ont jugé comme important ou très important les facteurs relatifs à la mobilité et à l'accessibilité dans leur choix résidentiel²³ : la possibilité de se déplacer à pied ou en vélo (87%), les transports publics urbains (92%), la proximité de la gare centrale (68%), la proximité du centre-ville (92%) ou la proximité du lieu de travail ainsi que des commerces et services (pour les deux 76%). Cependant, même si 61% des personnes interrogées à Neuchâtel et 72% à Zurich travaillent dans leur ville, il existe des proportions très importantes de pendulaires interurbains, travaillant dans une autre ville-centre : 21% à Neuchâtel, 10% à Zurich West (RERAT and LEES 2010). Cela montre que, même si les habitants de ces nouveaux quartiers sont hypermobiles, leur capital spatial est très élevé et ils y accordent une importance particulière lors du choix du logement, ils valorisent en même temps fortement la proximité, le fait de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo pour toutes les activités de la vie quotidienne.

Effectivement, une modification du comportement de mobilité ainsi qu'une redécouverte de la proximité physique ont été relevées dans de nombreuses études sur la gentrification dans différents pays. L'une des premières à relever ce fait a été la sociologue américaine Sharon ZUKIN : « *To some extent, also, gentrifiers' locational preferences reflect their withdrawal from a transportation and distribution infrastructure that they perceive as being archaic. Many of them prefer walking or bicycling to work instead of making a long journey to the city by car or by train.* » (ZUKIN 1987 : 144). Ces préférences sont aussi à considérer par rapport au périurbain, où les habitants sont contraints à une mobilité qui leur prend une part considérable de leur temps, et à la proximité entre emploi et lieu de résidence qui permet aux deux membres du couple de mener à égalité leurs carrières professionnelles (DONZELOT 2004).

Dans leur étude sur la gentrification dans les trois plus grandes villes de Norvège²⁴, HJORTHOL et BJØRNSKAU (2005) constatent la même chose. Ils mettent en avant que les avantages pratiques d'habiter dans des quartiers centraux (courte distance au lieu de travail, accès facile au centre-ville, possibilité de se déplacer à pied et à vélo) sont primordiaux, mais

²³ Les résultats pour Neuchâtel seront présentés dans le chapitre 5.6.2.

²⁴ Oslo, Bergen et Trondheim.

ont souvent été laissés de côté dans la littérature sur la gentrification. Les résultats de leur étude confirment cette thèse : parmi les motifs d'habiter à proximité du centre-ville, la possibilité de marcher ou de faire du vélo pour les activités quotidiennes est celle que le plus d'habitants avancement (47%), ensuite sont mentionnés la courte distance au centre-ville et la proximité du lieu de travail. Les auteurs expliquent que « *Living in inner parts of the city is convenient for organizing everyday activities. Being independent of car and public transport gives an appreciated freedom. No time is wasted waiting around, looking for a place to park, standing in queues, and there are positive health effects from walking or cycling.* » (*ibid.* : 363). Mais cette importance de pouvoir se déplacer à pied et à vélo n'est pas égale pour toutes les personnes : plus de femmes que d'hommes la mettent en avant ainsi que plus de personnes ayant un haut niveau de formation. Par contre, le revenu et la situation familiale n'ont pas d'influence significative.

Des études canadiennes ont également abouti à des résultats similaires. Une étude sur la gentrification à Toronto a relevé que les habitants de quartiers gentrifiés aiment se déplacer à pied : « *And they like walking. Again there was near-unanimity among the sample: almost every respondent said that s/he enjoyed walking to the corner store, walking to local restaurants or pubs, walking to friends' houses, or just walking for the sake of walking.* » (CAULFIELD 1994 : 191). DANYLUK et LEY (2007) ont relevé que la pratique d'une mobilité quotidienne non-automobile est aussi liée à des convictions écologiques, très présentes chez les gentrificateurs. Leur étude sur le comportement de mobilité pour le déplacement au travail dans les centres de Vancouver, Toronto et Montréal montre que dans les districts gentrifiés, la marche à pied et le vélo sont plus importants qu'ailleurs. De même, la corrélation entre l'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail et le degré de gentrification d'un quartier, est négative.

5.4. MODES DE VIE ET MOBILITE

Ce chapitre précédent sur la gentrification a déjà montré que des modes de vie spécifiques que sont ceux des gentrificateurs permettent d'expliquer les relations entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne. Quelques études récentes (BAGLEY and MOKHTARIAN 2002 ; BECKMANN *et al.* 2006 ; THOMAS *et al.* 2011) ont pris en compte de manière générale les modes de vie qui sont aujourd'hui un facteur explicatif reconnu par les sciences de la mobilité.

5.4.1. Concept de mode de vie

La recherche relative aux modes de vie s'est développée de manière intense en sciences sociales depuis les années 1980, spécialement en sociologie en Allemagne (SCHEINER and KASPER 2003 : 319). Elle se base empiriquement sur l'analyse de marché américaine et théoriquement sur les débats de la modernité et de l'individualisation qui constatent, entre autres, une perte d'importance des structures traditionnelles, des inégalités sociales et un changement de valeurs du matérialisme vers un post-matérialisme. Ils argumentent que les anciennes inégalités verticales, basées sur des critères économiques, traduites par les couches ou classes sociales, seraient suivies d'inégalités horizontales aujourd'hui.

La notion de mode de vie de vie n'est pas très claire et il existe des définitions très variées. Pour KAUFMANN (2000 : 38), le mode de vie est la latitude individuelle qui reste à la personne dans la manière de mener sa vie quotidienne, d'une part de mettre l'accent sur certaines sphères, et d'autre part, au sein d'une sphère, de développer des activités d'une certaine manière. Cette latitude n'est pas la même pour tous, notamment pour les personnes de milieu

modeste, où elle peu être très restreinte voire inexistante. THOMAS *et al.* (2011 : 3) définissent « *le mode de vie comme la composition – dans le temps et l'espace – de l'ensemble des activités et expériences qui donnent sens à la vie d'une personne.* ». Et pour SCHNEIDER et SPELLERBERG (1999), les modes de vie sont une catégorie sociostructurelle qui permet de répartir la population adulte dans des groupes homogènes qui partagent les mêmes comportements et valeurs. Les facteurs qui ont la plus grande influence sur les différents modes de vie sont l'âge, la formation et le genre. Par rapport au comportement, elles estiment que « *Lebensstilen kommen die Funktionen zu, durch tägliche Routine und Systematisierung den Alltag zu entlasten und zu strukturieren, auf diese Weise Identität zu sichern und auch soziale Abgrenzungen und Distinktionen zu ermöglichen. Das Territorium, in dem sich der Mensch bewegt, ist dabei ein wesentlicher Bestandteil zur Verfestigung von Lebensstilen.* » (*ibid.* : 28).

Nous entendons pour ce mémoire par mode de vie les valeurs, préférences et activités qui caractérisent les individus en plus de leurs caractéristiques socio-économiques.

5.4.2. Modes de vie, mobilité résidentielle et mobilité quotidienne

Depuis les années 1990, suite aux recherches sociologiques sur l'individualisation et les modes de vie, la thèse que le comportement de mobilité n'est pas uniquement influencé par des restrictions extérieures, mais aussi voire surtout par des actions autodéterminées des individus, a gagné en importance. C'est pourquoi les modes de vie, choisis par les individus, permettraient donc mieux d'expliquer leur comportement de mobilité que des contraintes structurelles²⁵. La valeur des modes de vie pour expliquer la mobilité réside selon BECKMANN *et al.* (2006) en premier lieu dans le fait qu'ils permettent de différencier et de compléter les structures démographiques et sociales en prenant en compte des aspects subjectifs.

Quant à la distribution des modes de vie, SCHNEIDER et SPELLERBERG (1999) ont constaté que bien que les modes de vie urbains ont largement gagné la campagne dès les années 1960 (avec les changements sociaux et économiques, le déclin de l'agriculture, la sub- et la périurbanisation, la motorisation, les médias, etc.), les modes de vie diffèrent toujours de manière significative entre les régions urbaines et rurales. Mais ils diffèrent aussi au sein des villes, où l'on retrouve des modes de vie très différents (BECKMANN *et al.* 2006).

KAUFMANN (2000 : 42-43) propose quatre idéaux-types de modes de vie urbains, en prenant en compte les deux axes analytiques que sont la proximité physique vs. technique et l'attachement à la ville historique vs. l'urbaphobie envers celle-ci :

- 1) **citadin** (fort attachement au quartier de domicile, le lieu privilégié d'insertion sociale, et au centre-ville qui est fréquenté avec plaisir)
- 2) **rural ou villageois** (enraciné dans un lieu, insertion sociale par contiguïté, usage minimal et fonctionnel de la ville, la mobilité spatiale n'est pas valorisée)
- 3) **métropolitain** (attachement à la centralité des villes anciennes, insertion par connexité et non par proximité physique)
- 4) **rurbain ou californien** (renvoie à la figure mythique de l'Autopia de Los Angeles²⁶, l'aspiration à des biens de consommation matériels, à la voiture et la villa individuelle)

²⁵ Le terme de « comportement de mobilité » devrait d'ailleurs être remplacé par celui d'« action de mobilité » qui permettrait de mieux rendre compte de cet aspect (SCHEINER 2009 : 17).

²⁶ Autopia est le nom que donne Banham (1971 in KAUFMANN 2000 : 43) au réseau autoroutier tentaculaire qui dessert l'ensemble de l'agglomération urbaine de Los Angeles.

Ces idéaux-types sont liés à des localisations résidentielles, mais ne nécessitent pas la localisation qu'on leur attribuerait traditionnellement comme, à titre d'exemple, le centre-ville aux citadins. Par contre, ils sont caractérisés par des usages spécifiques des différents moyens de transport : Les citadins et métropolitains utilisent les transports publics (urbains respectivement nationaux et internationaux), les rurbains et les ruraux recourent fréquemment à la voiture (les premiers en sont même dépendants), et, enfin, les citadins et les ruraux se déplacent souvent à pied et en deux-roues (*ibid.* : 44). Tandis que dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle, les modes de vie californien et métropolitain ont gagné en importance, grâce aux progrès techniques notamment, nous constatons aujourd'hui – avec la réurbanisation ou la gentrification – un regain d'importance du mode de vie citadin. Enfin, KAUFMANN (2003 : 49) relève l'intérêt de ce facteur explicatif : « *L'inscription des pratiques modales dans les modes de vie a pour conséquence que les pratiques modales sont très difficiles à infléchir, car leur remise en cause dépasse largement le seul domaine des transports.* ».

Il n'existe que peu d'études sur la mobilité résidentielle et/ou quotidienne qui ont pris en compte les modes de vie. Les premières à avoir réalisé une telle étude en Allemagne sont SCHNEIDER et SPELLERBERG (1999). Leur recherche des relations entre modes de vie et mobilité résidentielle a permis de démontrer que le comportement de mobilité résidentielle varie selon les modes de vie : l'importance ou l'évaluation du logement, de son environnement, de la taille, de l'équipement ou encore de l'image et de l'infrastructure de la localisation diffèrent selon le mode de vie. A titre d'exemple, les personnes pour lesquelles la réussite professionnelle est d'une grande importance déménagent plus facilement que les personnes moins centrées sur leur carrière professionnelle ou certains modes de vie sont plus attachés au lieu de domicile que d'autres. Selon SCHNEIDER et SPELLERBERG (1999 : 76), les modes de vie permettent d'enrichir l'analyse du comportement en matière de déménagements des différents groupes de population sous l'aspect de la réalisation des besoins, en partant du principe que la relation entre mobilité résidentielle et mode de vie s'affiche dans les conditions de logement répondant aux besoins spécifiques. Ces besoins seraient, en effet, influencés autant par des aspects du mode de vie que par les caractéristiques sociostructurelles tels le contexte familial et les ressources économiques.

Dans leur étude sur les relations entre mobilité quotidienne, mobilité résidentielle et mode de vie dans la région de Cologne, BECKMANN *et al.* (2006 : 57) ont relevé cinq groupes de mode de vie : Les « *personnes orientées vers l'expérience* » (*Erlebnisorientierte*) ; celles « *intéressées par la culture* » (*Kultur-Interessierte*) ; les « *distanciés* » (*Distanzierte*) ; les « *conviviaux sortant souvent de chez eux* » (*Außerhäuslich-Gesellige*) et les « *traditionnels* » (*Traditionelle*). Il s'est avéré qu'elles sont toutes présentes dans tous les quartiers étudiés, du quartier dense au centre-ville au quartier de maisons individuelles dans le périurbain. Les différences des proportions ne sont que faibles, par exemple dans les deux quartiers denses au centre de Cologne qui ont été étudiés, il y a une part très importante de « *Außerhäuslich-Gesellige* ». C'est aussi les habitants de ces quartiers centraux qui sont hypermobiles. Mais finalement, le mode de vie n'apporte qu'une faible plus-value pour expliquer la mobilité résidentielle, ce sont surtout les caractéristiques sociodémographiques, et particulièrement l'âge, qui l'expliquent. Ce qui ressort également du fait que les deux modes de vie jeunes (« *Erlebnisorientierte* » et « *Außerhäuslich-Gesellige* ») sont aussi les plus mobiles en ce qui concerne la mobilité résidentielle. Cependant, pour la mobilité quotidienne le mode de vie joue un rôle plus important, il permet bien d'expliquer le choix modal et le choix des destinations.

D'autres études se basant sur des méthodes quantitatives confirment également que les modes de vie permettent mieux d'expliquer certains comportements de mobilité que d'autres facteurs (BAGLEY and MOKHTARIAN 2002). Cependant, la question « à quel point le mode de vie permet d'expliquer davantage la mobilité que les critères sociodémographiques conventionnels » reste ouverte (BECKMANN *et al.* 2006).

En Suisse, une recherche sur les choix résidentiels de familles dans les agglomérations de Berne et Lausanne s'est aussi intéressée à la mobilité quotidienne et a pris en compte les modes de vie (THOMAS *et al.* 2011). En partant du constat que la mobilité est devenue un enjeu central de la vie familiale, dû à la multiplication des sphères d'activité des membres du ménage et de leur éclatement spatial, deux ressources essentielles des familles ont été distinguées : la localisation résidentielle et le recours à l'automobile. La première joue un rôle important dans l'organisation de la vie quotidienne, de par les accessibilités du lieu de résidence ainsi que de par les services disponibles à proximité. Cela est d'autant plus important pour les couples bi-actifs qui choisissent le plus souvent une localisation résidentielle au centre-ville pour combiner carrière, famille et activités culturelles et perdre le moins de temps possible dans les trajets entre différents lieux d'activités. Souvent, les familles recourent largement à la voiture, car elle permet la plus grande flexibilité dans le temps et l'espace (FLAMM 2004). THOMAS *et al.* (2011 : 6) ont relevé que 90% des familles interrogées en possèdent au moins une. Cependant, l'accessibilité en transports publics reste un critère important ou très important dans le choix résidentiel pour 80% des familles, motorisées ou non, ceci pour permettre aux enfants de se déplacer indépendamment. L'autonomie des enfants adolescents est fortement valorisée par les parents, elle peut s'expliquer par l'individualisation de la société.

THOMAS *et al.* (2011) ont classé les différents « *modes de vie résidentiels* » en sept groupes : « *Citadins engagés* », « *communautaristes* », « *bourgeois* », « *citadins individualistes* », « *indifférents* », « *champêtres ancrés* » et « *paisibles* » (*ibid.* : 8-10). Ces modes de vie se basent sur les préférences résidentielles et les modes de vie, ils prennent aussi en compte la mobilité quotidienne et se différencient par rapport à celle-ci : à titre d'exemple, les « *citadins engagés* » autant que les « *individualistes* » utilisent plus les transports publics. Ils sont moins motorisés que les autres modes de vie et parcourent nettement moins de kilomètres en voiture, ils fréquentent plus leur quartier où une grande partie de leurs activités se déroulent. « *Ainsi nous mettons en évidence que l'organisation d'un mode de vie autour de certains moyens de transport conditionne de manière importante les critères de choix de localisation résidentielle mis en avant par la famille et vice versa. Il y a ainsi de forts liens entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle.* » (*ibid.* : 12).

Comme le confirme cette citation, les modes de vie permettent donc surtout d'expliquer la mobilité quotidienne et ainsi, du moins indirectement, aussi la mobilité résidentielle. C'est pourquoi nous retenons ce facteur, parmi toute une série d'autres, qui nous sert également pour établir des styles de mobilité qui sont présentés dans le prochain chapitre.

5.4.3. Styles de mobilité

Dans les années 1990, la recherche sur la mobilité en Allemagne a transposé les modes de vie en styles de mobilité²⁷ et ainsi connecté les modes de vie avec la mobilité quotidienne, ce qui a permis une meilleure prévision du comportement de mobilité (SCHEINER 2009 : 28). Le concept des styles de mobilité a aussi été développé en réponse aux lacunes de la recherche

²⁷ Il s'agit de notre traduction du terme « *Mobilitätsstile* » qui a été introduit uniquement dans le monde germanophone selon SCHEINER (2009), mais tout de même été traduit en anglais par « *mobility styles* ».

sur la mobilité en sciences sociales, la lacune entre modèles micro (basées sur les acteurs) et macro (s'intéressant aux structures de la société) ainsi que celle entre recherche subjectiviste et recherche ne prenant pas en compte l'individu. Il s'agit, en effet, d'un modèle à un niveau méso qui se situe entre les approches psychologiques basées sur l'individu et les approches reposant sur le choix rationnel, tout en évitant, grâce à la typologisation, une individualisation excessive (GÖTZ 2007 : 769). Au niveau pratique, ces styles de mobilité se révèlent très utiles comme base pour créer et planifier des mesures spécifiques de mobilité qui sont adaptées aux différents groupes cibles, surtout pour des mesures qui reposent sur l'image du moyen de transport, puisque les styles de mobilité se basent sur les attitudes et valeurs des individus (GATHER *et al.* 2008 : 180).

Le concept des styles de mobilité a été développé par GÖTZ *et al.* (1997) dans le cadre de l'étude allemande « CITY:mobil » sur les villes de Schwerin et Fribourg-en-Brisgau. Dans le cadre de ce projet, des critères relatifs aux attitudes ont pour la première fois servi de base pour la création d'une typologie de comportements de mobilité. Pour Fribourg-en-Brisgau, cinq styles de mobilité ont été décrits sur la base des attitudes et valeurs des personnes (*ibid.* : 81-105) : Les « *traditionell Häuslichen* » (24%, personnes orientées sur la famille et la sécurité, les personnes âgées et les femmes sont surreprésentées) ; les « *risikoorientierten Autofans* » (20%, personnes ambitieuses, confessant de prendre des risques et parfois conduire de manière agressive, 90% d'hommes) ; les « *statusorientierten Automobilen* » (15%, personnes pour qui la voiture consiste un symbole du statut social, qui n'aiment pas voyager en transports publics) ; « *traditionellen Naturorientieren* » (24%, très forte conscience écologique, forte affinité à la mobilité piétonne, mais se sentent en insécurité dans le trafic routier, deux tiers de femmes) ; et les « *ökologisch Entschiedenen* » (17%, plutôt des jeunes, passionnés du vélo, considèrent comme positives toutes les alternatives à la voiture, l'utilisation de laquelle les met en contradiction à leurs convictions). Ensuite a été analysé le comportement de mobilité effectif des personnes interrogées et il s'est avéré qu'il y a une très forte relation, beaucoup plus qu'attendu, entre les attitudes et le comportement – qui a aussi permis la remise en cause de la thèse très répandue que la conscience et le comportement par rapport à l'environnement serait très divisés (GÖTZ 2007 : 772).

Par la suite à ce premier travail, ce concept a été adapté et utilisé dans différentes autres études allemandes (*ibid.* : 773-779). Dans ces études, le concept des styles de mobilité a été développé, notamment dans la perspective de l'approche du choix rationnel ou en se basant sur les quatre dimensions symboliques de la mobilité que sont l'autonomie, l'expérience, le statut et l'intimité (HUNECKE 2002).

Dans le monde francophone, KAUFMANN (2003 : 50-51) a établi dans son étude sur le choix modal une typologie qu'on peut traiter de styles de mobilité puisqu'elle prend en compte non seulement les habitudes modales et les conditions d'utilisation de la voiture, mais aussi des représentations de l'automobile et des transports publics. Il en ressort quatre types :

- 1) « **Automobilistes exclusifs** » : Ils n'utilisent jamais les transports publics, bien qu'ils disposent d'une offre performante à proximité de leur domicile, ils en ont une image très défavorable (préjugés par rapport à l'offre et la qualité). Ce sont surtout des hommes de statut socioprofessionnel élevé habitant et travaillant à l'extérieur de la ville-centre, ayant une tendance marquée à choisir les lieux qu'ils fréquentent en fonction de la facilité et de l'accessibilité perçue en automobile.

- 2) « **Écologistes civiques** » : Pour eux, l'environnement est important, ils privilégient les transports publics à chaque fois que c'est possible sans perte de temps ou désagréments excessifs. Mais ils le font davantage par volonté d'être cohérents avec un système de valeurs qu'en raison de la qualité de l'offre. Ce groupe se constitue surtout de jeunes, de femmes et de personnes travaillant dans la ville-centre.
- 3) « **Automobilistes contraints à l'usage des transports publics** » : En situation de choix, ces personnes prennent la voiture. Mais lorsque les conditions de stationnement et de circulation ne le permettent pas, elles utilisent les transports publics plutôt que d'aller ailleurs. Il y a dans ce type une majorité de femmes et de personnes au statut socioprofessionnel peu élevé.
- 4) « **Usagers sensibles à l'offre** » : Leurs pratiques sont fondées sur une comparaison entre temps de déplacement et coûts, ils sont peu sensibles aux représentations symboliques de la voiture ou des transports publics. Ce sont les seuls à se considérer en situation de choix. Ils font le choix du moyen de transport permettant de se déplacer le plus efficacement et optent plutôt pour un report modal qu'une autre destination.

5.5. BIOGRAPHIES DE MOBILITE

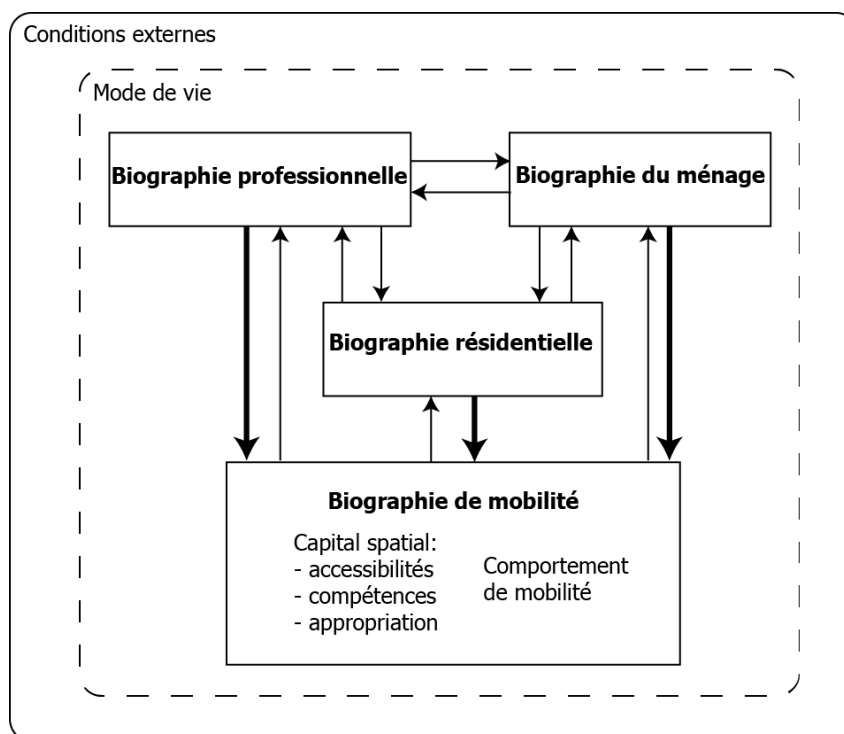
Le changement de domicile représente un autre élément important dans le cadre de notre travail, il est traité dans les deux chapitres suivants. Le premier présente le cadre que nous avons choisi pour aborder ce sujet, c'est-à-dire l'approche des biographies de mobilité. Le second traite en détail des relations entre changement de domicile et mobilité quotidienne.

Actuellement, une grande partie de la recherche s'intéresse aux questions relatives aux changements qui influencent le comportement de mobilité des personnes. Les biographies de mobilité sont une approche théorique qui vise à offrir un cadre à ces questionnements. SCHEINER (2009 : 21) explique leur importance de la manière suivante : « *Eine angemessene Perspektive zur Erforschung subjektiver Bestimmungsgründe der Verkehrsnachfrage sowie ihrer Veränderungen im Zeitverlauf erfordert die Verknüpfung individualistischer und längs-schnittorientierter Ansätze.* ». Comme nous l'avons déjà relevé dans d'autres chapitres, il ne faut pas uniquement analyser le comportement de mobilité à un moment donné. En contraste aux théories qui expliquent le comportement de mobilité par des circonstances personnelles ou des conditions externes à un moment donné, la théorie biographique met l'importance sur des aspects structurels et les processus biographiques comme facteurs explicatifs. La pertinence d'une telle approche réside avant tout dans les nouvelles questions de recherche qu'elle soulève et qui pourraient entraîner des connaissances plus profondes de la demande en transports et surtout sur les changements dans le comportement de mobilité (SCHEINER 2007 : 162).

Ainsi, le terme de « biographie de mobilité » (« mobility biography ») a été introduit et développé par différents chercheurs s'intéressant à la mobilité (LANZENDORF 2003 ; SCHEINER 2007). Comme définition, nous allons retenir la suivante : « *The term mobility biography describes the development of travel demand including the demand for cars and other means of transport over a person's life course. It suggests that changes in travel demand do not occur arbitrarily but have a certain relation to important key events in the life course that trigger such changes.* » (SCHEINER 2007 : 162).

Le lieu de domicile est un élément important pour expliquer la demande en mobilité (nous l'avons déjà montré dans le chapitre 5.2.2), c'est la raison pour laquelle la biographie de mobilité doit être placée dans le contexte de la biographie résidentielle qui, elle, doit être vue dans le contexte des autres biographies partielles que sont la biographie du ménage et la biographie professionnelle. Ces deux dernières influencent aussi directement la biographie de mobilité, c'est ce que SCHEINER (2007 : 167) propose dans son modèle de biographie de mobilité. Dans la biographie de mobilité, la disponibilité de moyens de transport est distinguée du comportement de mobilité. Nous proposons d'affiner cette partie du modèle en y insérant les différents aspects du capital spatial : les accessibilités, les compétences et l'appropriation ; ainsi que le comportement de mobilité effectif. Pour que ce modèle soit vraiment complet, il faut aussi ajouter les conditions externes ainsi que les modes de vie qui influencent, tous les deux, les différentes biographies de l'individu. (cf. Figure 1).

Figure 1 : Modèle de biographie de mobilité (sur la base de SCHEINER 2007 : 167)



L'approche des biographies de mobilité se base sur l'importance des habitudes pour expliquer le comportement de mobilité qui peut être considéré, à court et moyen terme, comme étant relativement stable. Pourtant, ces habitudes peuvent se voir transformées à certains moments de la biographie d'une personne qui sont nommés « moments-clés » (key moments) et lié à certains événements. LANZENDORF (2003), SCHEINER (2007) et VAN DER WAERDEN *et al.* (2003) en ont identifié toute une série qui sont pertinents pour la mobilité. Dans la biographie de mobilité, ce sont les changements de revenu, surtout par rapport à la voiture individuelle, l'obtention d'un permis de conduire, l'achat d'une voiture ou encore l'amélioration ou la détérioration d'offres de transports publics et la détérioration des conditions pour le trafic individuel motorisé.

Dans la biographie professionnelle, les moments-clés suivants ont été identifiés : début d'une formation, entrée dans la vie active, changement du lieu de travail ou de formation, et retraite. Cependant, les liens entre biographie professionnelle et de mobilité devraient tendre à dissocier vu que l'importance des relations entre lieu de travail et lieu de résidence diminue.

(cf. chapitre 5.1). L'augmentation du nombre de pendulaires de longue distance en témoigne, mais cette pratique ne représente souvent qu'une étape préliminaire à un déménagement (SCHEINER 2007 : 168).

Dans la biographie du ménage, il s'agit du départ du foyer parental, de la mise en ménage avec un ou une partenaire, de la naissance d'un enfant, du divorce ou de la séparation et du départ des enfants devenus adultes. La biographie du ménage joue un rôle majeur pour la motorisation du ménage, différentes études ont démontré que les changements en matière de voitures sont liés au nombre de personnes adultes dans le ménage (*ibid.* : 165).

Enfin, dans la biographie résidentielle, il s'agit des déménagements, un moment-clé primordial et celui que nous analysons dans notre mémoire, le chapitre suivant y sera consacré. Mais, nous prenons également en compte les autres moments-clés lors de notre recherche.

Ces différents événements-clés dans les biographies partielles décrites ci-dessus ne doivent pas être considérés de manière isolée. Premièrement, car ils sont reliés de différentes façons. En effet, cela a des conséquences pratiques pour les recherches empiriques : « *The examination of the effects of residential location changes on travel demand therefore need to closely consider changes in the household context. Otherwise, car purchase would possibly be misattributed to location change, although in reality the birth of a child was the decisive factor.* » (*ibid.* : 169). Deuxièmement, car les effets inverses de la biographie de mobilité sur les autres biographies partielles doivent être pris en compte. De même qu'il faut tenir compte des conditions externes, tels macro-économiques, technologiques et politiques. Car : « *It can not be expected that the relevance of external conditions for one's own acting is always correctly evaluated by individuals, such as respondents in a survey. Rather it may be assumed that a given historical situation, taken as an everyday life-world, remains un-scrutinised and is simply regarded as 'normal', so that a person will tend to attribute his or her acting to his/her autonomous decisions to a (too) great extent.* » (*ibid.*).

5.6. CHANGEMENT DE DOMICILE ET MOBILITE QUOTIDIENNE

Comme nous l'avons déjà annoncé, nous nous intéressons dans ce chapitre aux relations entre la mobilité quotidienne et un moment-clé crucial pour le comportement de mobilité, le changement de domicile. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les habitudes à la base du comportement de mobilité se modifient surtout lorsque le contexte d'action d'une personne change, ce qui est le cas lors d'un déménagement (SCHEINER 2009 : 178-79 ; VAN DER WAERDEN *et al.* 2003 : 12). Il s'agit, en fait, de l'objet de notre étude.

Le premier sous-chapitre traite l'influence du changement de domicile sur la mobilité quotidienne, et le deuxième est consacré à l'importance de la mobilité quotidienne lors du choix de logement.

5.6.1. Influence du changement de domicile sur la mobilité quotidienne

Les conséquences d'un déménagement sur la mobilité quotidienne sont dues aux accessibilités et opportunités que la nouvelle localisation implique : il s'agit, par exemple, de la desserte en transports publics, de la localisation par rapport au lieu de travail ou aux lieux de loisirs. SCHEINER (2007 : 166) en déduit deux distinctions importantes pour l'étude des interrelations entre migration et mobilité quotidienne : premièrement, il faut tenir compte du contexte spatial au lieu de départ et non seulement du nouveau lieu de résidence pour voir s'il y a une différence qui pourrait entraîner un changement dans la mobilité quotidienne. Deuxièmement,

la distance parcourue doit être prise en compte puisqu'elle indique à quel degré les anciennes activités peuvent être maintenues après le déménagement. Il s'avère, en effet, que les relations à l'ancien lieu de résidence sont souvent très fortes et de nombreuses activités y sont maintenues, surtout les visites privées. Les deux thèses ont été prouvées par différentes études, notamment par BAUER *et al.* (2005). Leur étude sur la région de Dresde a aussi relevé un autre critère important qui est la motorisation des ménages. Le fait de posséder une voiture précède par exemple très souvent le déménagement du centre-ville vers la campagne.

Ces dernières années, un grand nombre d'études ont confirmé des changements par rapport à la mobilité quotidienne suite à un changement de domicile (SCHEINER 2009 : 57). Par exemple, les résultats de l'étude « StadtLeben » sur la région de Cologne (BECKMANN *et al.* 2006 : 171) montrent qu'après un déménagement, quel que soit le contexte spatial, uniquement la moitié des personnes interrogées utilisent les mêmes modes de transport qu'avant. Ceux qui ont déménagé au centre-ville utilisent moins la voiture et se déplacent plus en transports publics, à vélo et à pied²⁸. Des changements similaires ont été observés aux Pays-Bas (SMETS 2000 in SCHEINER 2006 : 293). Dans son étude sur Neuchâtel, RERAT (2010 : 391-393) constate également que suite à un déménagement au centre, la voiture est moins utilisée tandis que les transports publics, le vélo et la marche à pied sont plus souvent pratiqués. Ces résultats sont surtout très importants pour les personnes ayant déménagé d'une commune suburbaine ou périurbaine au centre-ville : trois quarts utilisent moins la voiture tandis que plus de la moitié utilisent plus les transports publics et marchent plus souvent.

BAMBERG *et al.* (2003) ont étudié l'influence d'une intervention (qui consistait en informations spécifiques et une carte journalière des transports publics) sur le comportement de personnes ayant déménagé en ville de Stuttgart. Il s'est avéré que les personnes ayant été touchées par cette intervention ont changé leur comportement de mobilité de manière significative par rapport au groupe de contrôle. Même des automobilistes fortement habitués à ce mode de transport ont changé leur comportement suite à l'intervention. BAMBERG *et al.* (2003 : 106) l'expliquent comme suit : « [...] *even when a behavior is routine, the introduction of new information by a new decision context and an intervention can change the cognitive foundation of intention which changes the intention that determines subsequent behavior.* » Mais, des transports publics d'une grande qualité, ce qui est le cas à Stuttgart, sont probablement nécessaire pour le succès d'une telle mesure.

L'influence des formes urbaines sur la mobilité quotidienne s'est donc avérée lors de ces études que nous venons de présenter. Toutefois, il n'est pas clair à quel point celle-ci est mécanique ou s'il s'agit d'un choix. De nombreux auteurs parlent d'un effet de « *residential self-selection* » qui expliquerait beaucoup plus le comportement de mobilité que les formes urbaines : les ménages choisissent souvent des quartiers d'habitation qui leur permettent de maintenir un certain mode de vie et d'utiliser les formes de mobilité souhaitées (GATHER *et al.* 2008 : 184 ; SCHEINER 2009 : 20). C'est notamment ce que constatent BAGLEY et MOKHTARIAN (2005) dans leur étude sur la région de San Francisco. Cependant, « *Würden räumliche Unterschiede in der Verkehrsnachfrage ausschließlich auf solche Selbstselektions-effekte zurückgehen, dann dürfte sich allerdings die Verkehrsnachfrage nach Wanderungen*

²⁸ La voiture est beaucoup moins utilisée, et beaucoup plus de déplacements se font à pied ou à vélo, ce qui peut être expliqué par l'offre et la mixité à proximité du logement. Les transports publics ne sont pas utilisés plus souvent par tous les habitants des quartiers centraux de Cologne étudiés. Certains les utilisent moins car beaucoup de déplacements effectués auparavant en transports en commun sont maintenant réalisés à pied ou à vélo grâce aux courtes distances. Par contre, en raison de la meilleure offre en ville, les transports publics sont utilisés plus par les habitants ayant habité des quartiers plus éloignés du centre auparavant (SCHEINER 2009 : 168).

nicht ändern. » (SCHEINER 2009 : 57), ce qui contredirait les résultats des études citées ci-dessus qui démontrent que les habitudes de mobilité quotidienne sont souvent repensées et transformées lors d'un changement de lieu de résidence.

5.6.2. Importance de la mobilité quotidienne lors du choix de logement

L'importance de la mobilité quotidienne lors d'un déménagement a été prouvée par plusieurs études. BECKMANN *et al.* (2006 : 180) ont par exemple constaté dans leur étude sur la région de Cologne qu'au moins un sixième des déménagements sont dus à une raison qui relève du domaine « mobilité et accessibilité ». De manière générale, la mobilité joue un rôle secondaire, mais représente tout de même une grande importance pour le choix de localisation du logement. RERAT (2010 : 383) relève dans son étude sur les habitants de nouveaux logements en ville de Neuchâtel que « *Le choix de vivre en ville semble ainsi étroitement lié au comportement de mobilité et aux différents choix modaux.* » (RERAT 2010 : 383). En effet, pour environ trois quarts, la possibilité de se déplacer à pied ou en vélo ainsi que la desserte en transports publics est importante ou très importante, et presque deux tiers des personnes étudiées estiment la proximité de la gare CFF importante voire très importante. Par contre, l'accessibilité en voiture et la disponibilité de places de parc atteignent des taux nettement moins élevés. Plusieurs autres études ont également montré que la desserte en transports publics est un critère important pour de nombreux ménages (BECKMANN *et al.* 2006 ; SANDFUCHS 2009 ; THOMAS *et al.* 2011). C'est la qualité de vie relative à des courtes distances qui est souvent citée comme raison de cette importance dans le choix du logement (BECKMANN *et al.* 2006 : 186) et non l'aspect d'« économiser » de la mobilité (BAUER *et al.* 2005 : 279). Mais, comme le note SCHEINER (2006 : 295), il existe aussi des auteurs qui n'accordent pas grande importance à la mobilité quotidienne et l'accessibilité pour le choix résidentiel.

SANDFUCHS (2009) relève dans son étude sur des nouveaux quartiers au centre-ville de Hanovre d'autres points relatifs à la mobilité quotidienne : premièrement, les personnes interrogées, de tous les âges, ont pris en compte le fait de s'installer dans un milieu qui reste aussi praticable à mobilité réduite, c'est-à-dire qu'il y existe des commerces, une infrastructure médicale, et une bonne desserte en transports publics. Pour les couples bi-actifs, d'autant plus pour ceux avec enfants, l'importance des courtes distances s'est avérée être un facteur primordial dans l'organisation de la vie quotidienne (*ibid.* : 217-218). Deuxièmement, même si plus de la moitié des ménages interrogés utilisent régulièrement la voiture, ils accordent une grande importance au fait de ne pas en être dépendant – pour des raisons écologiques notamment – que ce soit pour les loisirs ou encore pour permettre aux enfants de se déplacer indépendamment. C'est la raison pour laquelle la desserte par le tram était un critère important dans le choix résidentiel pour beaucoup d'interrogés (*ibid.* : 221-227). Finalement, la proximité de la gare centrale de Hanovre²⁹ ou une liaison rapide et directe à celle-ci, a aussi été mentionnée comme raison de s'installer au centre-ville. D'une part, pour les personnes qui sont souvent en voyage pour des raisons professionnelles, mais d'autre part, aussi pour les loisirs, surtout pour les ménages sans voiture (*ibid.* : 219).

Quant à la question du degré avec lequel les choix modaux sont anticipés lors du choix du lieu de résidence, différentes études (citées in RERAT 2010 : 67) ont montré l'importance croissante de l'automobile plus on s'éloigne du centre et plus la densité diminue. BAUELLE *et al.* (2004) ont, par exemple, constaté la grande dépendance de l'automobile dans leur étude des

²⁹ La gare centrale de Hanovre est un nœud important et située au centre du réseau ferré d'Allemagne.

conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité dans la région de Rennes. Concernant les arbitrages entre mobilité résidentielle et quotidienne, ils ont constaté que « *Les néo-périurbains n'ont donc accordé à la question des mobilités induites par leur choix résidentiel qu'une place tout à fait subalterne : les possibles implications sur le plan des transports n'ont pas pesé lourd face au désir d'accéder à la propriété pavillonnaire.* » (*ibid.* : 10).

STANBRIDGE *et al.* (2005 : 10) ont relevé dans leur étude qualitative sur des personnes ayant acheté un logement à Bristol l'importance du processus de considérer d'autres modes de transport lors d'un déménagement, sans qu'il n'entraîne nécessairement un changement de comportement de mobilité. Ils proposent le concept de « *Residential Relocation Timeline* » pour situer les différents moments où le choix modal peut être, respectivement est, considéré dans le processus de choix résidentiel (cf. Tableau 2).

Tableau 2 : « *Residential Relocation Timeline* » : Les moments où le choix modal est considéré dans le choix résidentiel (basé sur STANBRIDGE *et al.* 2005 : 10)³⁰

Etape du déménagement	Moment où le choix modal est considéré
Incitation	1. Volontaire (deliberate) : le déménagement est déclenché par la volonté de changer de moyen de transport.
Recherche	2. Délibéré (designed) : les moyens de transport sont considérés au début du processus de recherche.
	3. Envisagé (planned) : les moyens de transports sont considérés au cours du processus de recherche.
Choix	4. Vérifié (verified) : les options de mobilité sont considérés juste avant le choix du logement.
	5. Anticipé (anticipated) : les options de mobilité sont considérés après le choix, mais avant le déménagement

Il s'est avéré dans l'étude sur Bristol que les personnes n'ayant pas de voiture considèrent le choix modal au début du processus de recherche, tandis que ce n'est pas le cas de tous les automobilistes. Bien sûr, ceci est dû au fait que les premiers ont besoin de transports publics performants ou de distances courtes permettant de se déplacer à pied ou à vélo alors que les deuxièmes ont besoin d'une accessibilité en voiture qui pose rarement problème. STANBRIDGE *et al.* (*ibid.*) ont trouvé que les automobilistes sont aussi ceux qui ont moins changé leur comportement de mobilité. Par contre, ceux qui se déplaçaient en transports publics, à pied ou à vélo ont plus souvent adapté leur choix modal car l'accès à ces trois modes est plus susceptible de changer lors d'un déménagement.

Finalement, il importe de relever qu'il existe aussi des facteurs externes qu'il ne faut pas négliger : pour beaucoup de personnes, le fait d'aller habiter hors la ville ne relève pas d'un choix, mais du fait de ne pas trouver de logement adapté au centre-ville. C'est ce qu'ont

³⁰ Contrairement à STANBRIDGE *et al.* (2005 : 10), nous ne retenons, dans ce chapitre de notre problématique, que les étapes qui précèdent le déménagement. Bien sûr, des éventuels changements du comportement de mobilité à une étape ultérieure seront également pris en compte lors de l'analyse dans la partie empirique.

trouvé BAUER *et al.* (2005 : 274) dans leur étude sur la région de Dresde, résultat qui est confirmé dans de nombreuses autres études allemandes que les auteurs rapportent.

5.7. SYNTHÈSE DES RELATIONS ENTRE MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET RÉSIDENNELLE

Même si les relations entre mobilité quotidienne et résidentielle sont, jusqu'à présent, encore peu étudiées en sciences sociales, il existe différentes approches et facteurs qui permettent de les expliquer.

Les plus anciennes sont les approches néo-classiques qui relèvent comme facteurs centraux pour le choix résidentiel les coûts de mobilité et les coûts résidentiels ou encore la distance par rapport au lieu de travail. Cette dernière a perdu de l'importance aujourd'hui et les coûts sont souvent sous-estimés ou ne sont pas décisives lors des choix résidentiel et modal. Par contre, l'influence des structures spatiales du lieu de résidence sur la mobilité quotidienne est un élément important que de nombreuses études ont mis en évidence : les habitants de quartiers denses, compacts et à grande mixité fonctionnelle se déplacent plus en transports publics et en modes de mobilité non motorisés et parcourent des distances plus courtes comparé aux habitants du sub- et périurbain. Dans le cadre des recherches sur la réurbanisation et la gentrification, de nombreuses études ont relevées l'importance des facteurs liés à la mobilité quotidienne (la volonté de se déplacer sans voiture et de vivre à proximité des lieux de la vie quotidienne, par exemple) dans les choix résidentiels de s'installer au centre-ville. Les modes de vie – les valeurs, préférences et activités qui caractérisent les individus – sont un autre facteur explicatif, en plus des caractéristiques socio-économiques, qui permettent surtout de comprendre la mobilité quotidienne et, ainsi, également la mobilité résidentielle. Ils sont particulièrement utiles comme élément des styles de mobilité qui permettent d'établir une typologie des différents comportements en forme synthétique. Comme nous étudions une population habitant un même contexte résidentiel, établir des styles de mobilité nous permet de rendre compte des différents types de comportements de mobilité que nous y retrouvons.

Dans le cadre de notre approche ouverte basée sur différents types de rationalités, nous retenons, pour comprendre les relations entre mobilité quotidienne et résidentielle, tous ces facteurs décrits ci-dessus pour nos analyses. Relever l'importance des structures spatiales est l'un des enjeux de notre travail, mais nous sommes attentifs de ne pas faire l'erreur d'attribuer des changements du comportement de mobilité uniquement aux formes urbaines. L'approche des biographies de mobilité nous permet d'éviter ce piège. Celle-ci intègre les différentes biographies résidentielles, professionnelles, du ménage et de mobilité, pour comprendre le comportement de mobilité. Nous retenons cette approche comme cadre pour notre étude, elle nous permet de prendre en compte tous les autres changements apparus dans la vie des personnes interrogées pour ne pas attribuer à tort des changements dans leur comportement de mobilité quotidienne au déménagement.

L'approche des biographies de mobilité est basée sur le constat que le comportement de mobilité s'explique surtout par les habitudes, et relève alors des moments-clés durant lesquels les pratiques de mobilité sont susceptibles de changer. Le changement de domicile constitue un moment-clé crucial qui s'avère être un moment particulièrement intéressant et pertinent pour l'étude des relations entre mobilité quotidienne et résidentielle, ce qui appuie l'intérêt de notre étude. Nous cherchons à comprendre, d'une part, en quoi le déménagement au Parc de la Suze – créant un nouveau contexte d'action et ouvrant la possibilité de nouveaux choix – in-

fluence le comportement en matière de mobilité des habitants de ce nouveau quartier au centre-ville de Bienne. Nous essayons également de voir à quel point il s'agit d'une évolution mécanique ou de « residential self-selection ». Et, d'autre part, nous étudions aussi l'influence de la mobilité quotidienne – la volonté de maintenir voire d'adapter ses pratiques – sur le choix résidentiel. A cette fin, nous retenons le modèle de « residential relocation timeline » pour comprendre à quel moment le choix modal est considéré dans le choix résidentiel.

Troisième Partie

OBJECTIFS, OBJET D'ETUDE ET METHODOLOGIE

6. QUESTION DE RECHERCHE ET OBJECTIFS

Ce mémoire s'intéresse aux relations entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne. Comme nous l'avons vu dans la problématique, ces deux formes de mobilité spatiale sont des phénomènes complexes qu'à l'heure actuelle aucune théorie ne permet d'expliquer, à elle seule de manière satisfaisante. Il en est de même pour les relations entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne qui consiste en un champ de recherche récent et encore peu étudié. Cependant, il existe un certain nombre d'approches et de travaux qui nous permettent d'effectuer ce travail, dont la question de recherche est la suivante :

Quelles sont les relations entre la mobilité résidentielle, en l'occurrence le choix d'un logement au centre-ville de Bienne, et les pratiques de mobilité quotidienne ?

Cette question de recherche montre la spécificité de notre approche : nous n'étudions pas un type de population spécifique, mais partons d'un contexte territorial. Nous nous intéressons à une population habitant un même contexte résidentiel. Il s'agit d'un quartier situé au centre-ville, le Parc de la Suze à Bienne.

Notre question de recherche soulève les trois dimensions que nous allons étudier : premièrement, l'influence de la mobilité quotidienne sur le choix résidentiel. Ensuite, l'influence du lieu de résidence sur les pratiques de mobilité quotidienne. Enfin, les différents styles de mobilité qui co-existent dans un contexte résidentiel identique. Il en découle les trois objectifs suivants :

Objectif 1 : Comprendre l'importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel.

Cet objectif vise à expliquer le choix résidentiel des habitants qui se sont installés au Parc de la Suze à Bienne. Celui-ci peut être abordé à travers les trois dimensions que nous avons décrites dans le chapitre 4.2. : le profil des ménages, les trajectoires et les motivations résidentielles (RERAT 2010). Nous considérons alors le choix résidentiel d'un ménage comme résultat d'arbitrages entre ses différents membres, d'une décision rationnelle (au sens large) et d'un choix sous contrainte, donc comme combinaison de différents critères. Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéressons surtout aux motivations résidentielles, d'une part, de manière générale³¹, et d'autre part, plus particulièrement à l'influence de la mobilité quotidienne sur le choix résidentiel. Afin de connaître ces différentes motivations, nous nous appuyons sur les facteurs décrits dans le chapitre 4.2.3. : les changements dans la vie professionnelle ou dans la structure du ménage, les caractéristiques du nouveau logement, du quartier voire de la ville de Bienne – et cela au sens large : il ne s'agit pas uniquement de l'attachement à la ville, mais aussi de la proximité d'amis, de la famille, etc. Finalement, la localisation du nouveau logement et son accessibilité (par rapport aux différents lieux de la vie quotidienne mais aussi par rapport aux différents modes de mobilité) est un facteur que nous étudions de plus près, car il fait le lien avec la mobilité quotidienne.

En effet, il s'agit d'un élément d'une des trois dimensions du capital spatial, les accessibilités ou accès (comprenant également les moyens de transports à disposition d'une personne), les deux autres étant les compétences (aptitudes physiques, savoirs acquis et compétences organisationnelles) et l'appropriation. Ce concept, basé sur des travaux de KAUFMANN (2004b) et LEVY (2000) nous sert de cadre théorique pour aborder la mobilité quotidienne, cette forme de la mobilité spatiale qui se déroule dans une temporalité courte et à l'intérieur d'un bassin

³¹ Il s'agit d'un objectif commun avec le mémoire de Maureen Gurtner.

de vie. La mobilité étant une notion qui rencontre un certain nombre de limites (cf. chapitre 2.2), l'un des avantages du capital spatial est que cette notion qui représente le potentiel de mobilité dont se dotent les individus permet ainsi de distinguer la mobilité potentielle du comportement de mobilité effectif. Dans notre étude, il importe de distinguer le capital spatial existant ayant influencé un choix résidentiel, et les choix qui ont été influencés par un capital spatial souhaité grâce au nouveau lieu de résidence.

Finalement, pour mettre en évidence les différents moments auxquels la mobilité quotidienne peut influencer le choix résidentiel, nous nous basons sur les premières étapes du modèle de « Residential Relocation Timeline » (STANBRIDGE *et al.* 2005) décrit dans le chapitre 5.6.2. Il s'agit de relever si le choix modal a déclenché le déménagement, ou alors à quel moment de la recherche du logement il a été considéré. Cela nous indique quelle importance a été attribuée à ce facteur dans le choix résidentiel.

Objectif 2 : Comprendre de quelle manière et pour quelles raisons les pratiques de mobilité quotidienne ont évolué suite au déménagement dans un nouveau quartier au centre-ville.

Avec cet objectif, il s'agit de comprendre l'influence du choix résidentiel sur les pratiques de mobilité quotidienne. Dans un premier temps, il faut donc comprendre le comportement actuel de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze, pour ensuite s'intéresser plus précisément aux éventuelles évolutions de ce comportement qui ont eu lieu, et aux raisons de ces changements.

Comme nous l'avons décrit dans le chapitre 3.2.3., nous adoptons l'approche ouverte basée sur différentes rationalités (économique, en valeurs, perceptive et par rapport aux habitudes) proposée par KAUFMANN (2000). En effet, la recherche sur la mobilité quotidienne en sciences sociales a montré qu'une approche limitée à un type de facteurs ne permet pas d'expliquer le choix modal de manière satisfaisante et complète.

Ensuite, nous analysons les changements de comportements en matière de mobilité quotidienne ainsi que les comportements stables. Les différentes approches décrites dans le chapitre 5, traitant des relations entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle, nous permettent de comprendre autant les changements que les comportements stables. Les derniers peuvent être expliqués, quant à eux, par des variables telles que le contexte résidentiel identique pour les personnes ayant déjà vécu au centre-ville de Bienne auparavant, c'est-à-dire par l'importance des formes urbaines. En effet, il faut prendre en compte le contexte spatial du logement précédent et la distance entre celui-ci et le nouveau logement (SCHEINER 2007). Si le contexte est différent et la distance grande, l'importance des habitudes ou celle des modes de vie peuvent fournir des explications d'un comportement stable. Les comportements ayant changé peuvent s'expliquer par le nouveau contexte résidentiel et les accessibilités qui vont avec, et ainsi soutenir la thèse de l'importance des structures spatiales.

Eventuellement, d'autres changements survenus en même temps, comme la retraite ou des raisons liées à la santé, entrent aussi en compte, c'est ce que l'approche des biographies de mobilité permet de distinguer (LANZENDORF 2003 ; SCHEINER 2007). Cette approche nous sert, en effet, de cadre pour étudier et comprendre le comportement de mobilité des habitants du Parc de la Suze. L'évènement-clé que représente un changement de domicile est, selon cette théorie, un moment propice pour reconsidérer les habitudes qui influencent fortement le comportement de mobilité quotidienne. Notre étude et plus précisément cet objectif visent à étudier cet évènement-clé et ses influences sur le choix modal des habitants du Parc de la Suze.

Objectif 3 : Définir les styles de mobilité caractérisant les habitants du Parc de la Suze.

Finalement, il s'agit d'établir des styles de mobilité, c'est-à-dire des idéaux-types permettant de rendre compte des différents comportements et attitudes par rapport à la mobilité des habitants du Parc de la Suze. En nous inspirant des travaux qui ont été faits à ce sujet, en particulier ceux de GÖTZ *et al.* (1997) et KAUFMANN (2003), présentés dans le chapitre 5.4.3., et partant de l'idée que les typologies de ces études établies dans des contextes très différents du nôtre, ne permettent pas de rendre compte de notre objet d'étude, nous allons choisir un certain nombre de variables explicatives pour créer nos styles de mobilité. Il s'agit du capital spatial, et surtout des deux dimensions que sont les compétences et l'appropriation. Les accessibilités étant, à l'exception des différents moyens de transports à disposition de chaque individu, les mêmes pour tous les habitants. Le comportement de mobilité effectif entre également en ligne de compte et les différentes rationalités sous-jacentes à ces choix modaux sont prises en compte. De plus, sont considérés le profil (surtout pour prendre en compte l'âge et le type de ménage), les trajectoires ainsi que le mode de vie (qui permet de prendre en compte les valeurs, par exemple la conscience écologique, mais aussi d'autres attitudes comme par exemple l'attachement à la ville de Bienne). Finalement, l'importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel sera également retenue comme critère.

7. OBJET D'ÉTUDE : LE PARC DE LA SUZE A BIENNE³²

Nous présentons maintenant notre objet d'étude, le Parc de la Suze au centre-ville de Bienne. Ce travail voulant définir le profil et comprendre les motivations des habitants qui choisissent de s'établir dans un quartier au centre-ville, car cela est particulièrement pertinent dans le contexte de densification, le Parc de la Suze a alors été choisi comme terrain. L'intérêt de ce quartier résidentiel est d'avoir été construit sur une ancienne friche industrielle située au centre-ville. Cet objet d'étude s'intègre alors pleinement dans notre thématique et de plus, sa réalisation est récente, ce qui devrait nous permettre de relever les attentes des habitants, donc d'étudier la demande pour les quartiers régénérés et situés au centre-ville. Il en est de même pour connaître l'importance de la mobilité quotidienne dans ce choix résidentiel. En outre, notre objet d'étude situé à proximité de nombreux lieux de la vie quotidienne nous permettra d'analyser si ces accessibilités influencent le comportement en matière de mobilité des habitants.

Pour présenter au mieux le contexte de notre étude nous commençons par dresser un bref historique et un portrait actuel de la ville de Bienne en mettant en exergue la régénération de friches dans la ville. Puis, nous présentons le Parc de la Suze, premièrement son histoire, puis sa localisation et enfin ses immeubles construits et en projet ainsi que le standard Bonacasa[®] qui a été installé dans tous les logements construits jusqu'à présent.

7.1. LA VILLE DE BIENNE

Nous proposons dans cette partie un très bref historique ainsi qu'un portrait actuel de la ville de Bienne afin de mieux comprendre le contexte dans lequel se situe notre terrain d'étude.

7.1.1. Bref historique de Bienne

Dès le milieu du 19^{ème} siècle, Bienne devint un centre industriel avec le développement de l'horlogerie et de la mécanique de précision. La population de la ville doubla entre 1850 et 1870 en passant de 5'609 à 11'666 et tripla encore pour entrer dans le 20^{ème} siècle en comptant 30'000 habitants en 1900. La ville s'étendit alors aux quatre points cardinaux et sa gare, inaugurée en 1855, fut déplacée en 1864 afin de favoriser l'expansion de la ville. Au début du 20^{ème} siècle, les communes voisines de Vigneules, Boujean, Madretsch et Mâche furent incorporées à Bienne. La haute conjoncture de l'après-guerre permit à Bienne d'occuper une place parmi les dix premières villes de Suisse comme en témoigne le palais des congrès construit dans les années 1960. La population connut son apogée en 1964 en atteignant 64'848 habitants puis déclina de 20%, dans le contexte de la crise urbaine et de l'industrie, notamment celle de l'horlogerie, jusqu'en 1990 avant d'entamer une nouvelle croissance pour dépasser à nouveau les 50'000 habitants (DUBLER et KÄSTLI 2011).

La ville de Bienne a connu un passé industriel relativement important et se retrouve aujourd'hui avec de nombreux terrains en friches (SCANDOLA 2012). Depuis quelques années, bon nombre de ces immenses terrains ont été régénérés ou sont en train de l'être, dans le but d'y implanter de nouvelles activités (logements, centres commerciaux, etc.). C'est, par

³² La description de ce quartier se base en grande partie sur un parcours commenté avec l'architecte en charge du projet, sur les documents KISTLER VOGT ARCHITEKTEN AG (2012a et 2012b) et DONNÉES SUR LE PARC DE LA SUZE (2012), ainsi que divers articles : CHEVALLEY (2007), GAFFINO (2007), BOLOGNA (2011), BIELER TAGBLATT (2011), ESPACE REAL ESTATE (2011) et SCANDOLA (2012). Chapitre en commun avec le mémoire de Maureen Gurtner et réalisé en collaboration avec Ariane Valette.

exemple, le cas de la zone industrielle de Champs-de-Boujean qui a été convertie en centre commercial (CSIKOS 2009), de l'Aire Renfer, une ancienne scierie qui a été transformée en logements et bureaux (GRABER 2011), ou encore de l'Aire de l'usine à gaz, une friche industrielle en plein centre-ville de Bienne dont le projet de réaménagement urbain a été récompensé par la SIA³³ en 2009 (AUBERT 2009).

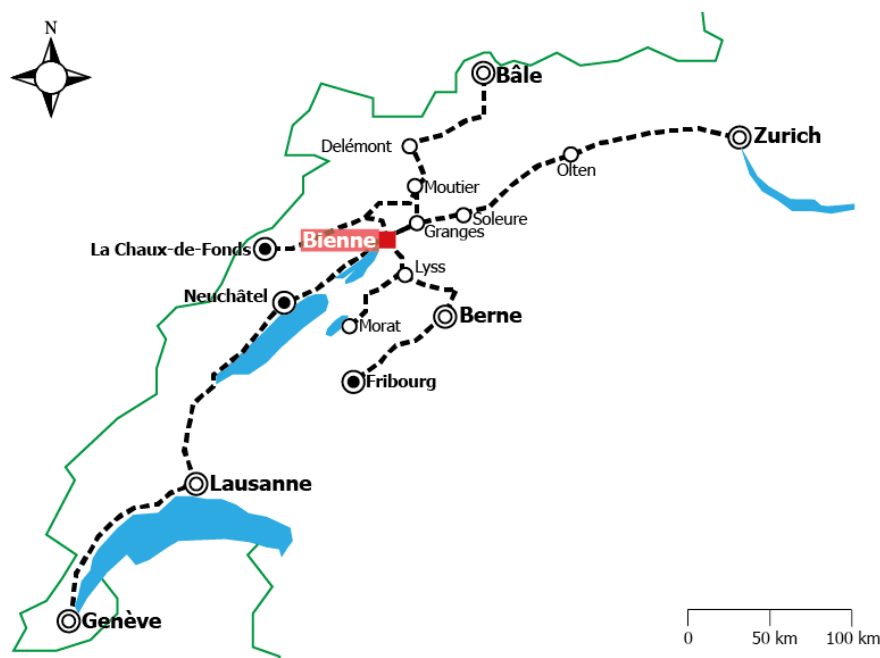
7.1.2. Portrait actuel de la ville de Bienne³⁴

Aujourd'hui, la ville de Bienne compte environ 53'000 habitants, ce qui en fait la dixième ville de Suisse. Bienne est le centre d'une agglomération de près de 90'000 habitants selon la définition de l'Office fédéral de la statistique³⁵.

Bienne est surtout la plus grande ville bilingue de Suisse : 60.7% des habitants sont germanophones ; 39.3% francophones. Le bilinguisme joue, en effet, un rôle important, selon un sondage auprès de la population de la ville : « *Le bilinguisme est un état d'esprit, une façon de vivre, un composant de l'identité des Biennois et des Biennaises.* » (VILLE DE BIENNE 2012 : 6). Du point de vue économique, Bienne est restée une ville de haute technologie avec l'industrie horlogère et de précision, et le domaine de la communication gagne aussi en importance. Le siège de l'Office fédéral de la communication (OFCOM) y est situé. La ville est aussi un important lieu de formation, elle abrite notamment une partie de la Haute école spécialisée bernoise et la Haute école pédagogique Berne-Jura-Neuchâtel.

Bienne se trouve au cœur des réseaux de transports (cf. Carte 1). Sa gare est un important nœud ferroviaire sur la ligne du pied du Jura (Genève – Neuchâtel – Zurich). De plus, elle est raccordée à Berne, La Chaux-de-Fonds ainsi que Delémont puis Bâle. Un réseau de bus urbains dessert la ville et il existe différentes lignes de train, de funiculaires et de bus régionales qui desservent les villages environnants.

Carte 1 : Localisation de la ville de Bienne



³³ La SIA est la Société Suisse des Ingénieurs et Architectes.

³⁴ Ce portrait se base essentiellement sur une présentation officielle de la ville de Bienne (VILLE DE BIENNE 2012).

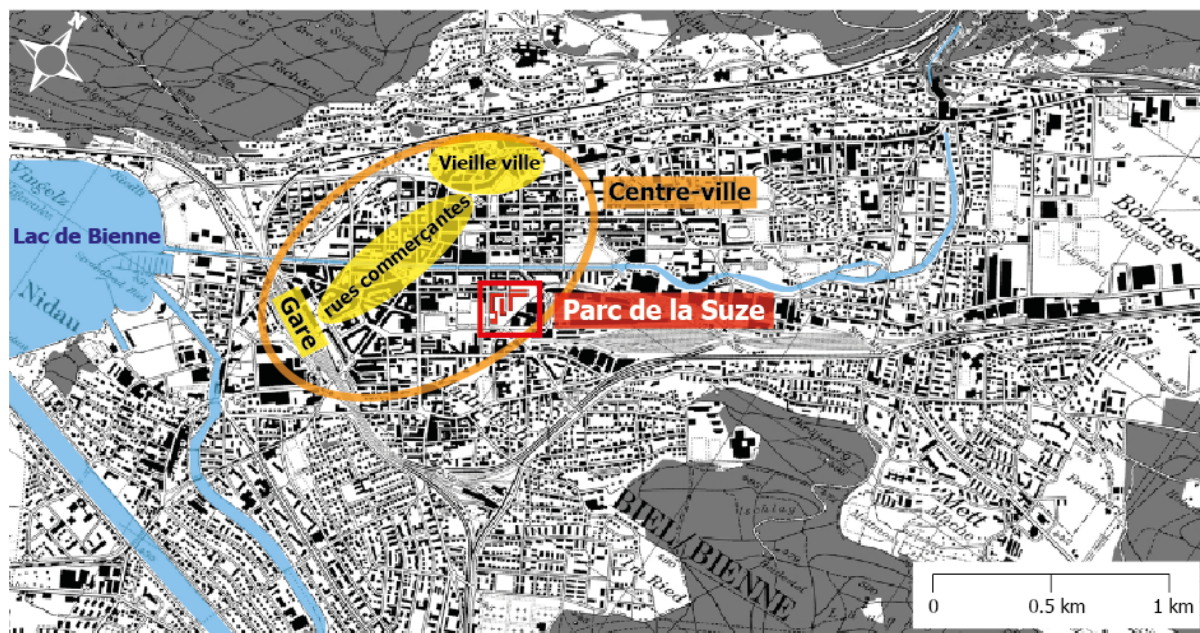
³⁵ Selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS 2000), l'agglomération regroupe la ville de Bienne et les communes d'Aegerten, Bellmund, Brügg, Busswil bei Büren, Evillard, Ipsach, Mörigen, Nidau, Orpund, Pieterlen, Plagne, Port, Safnern, Scheuren, Schwadernau, Studen, Sutz-Lattrigen, Tüscherz-Alfermée, Vauffelin et Worben.

Au niveau routier, Bienne est reliée par une semi-autoroute à Berne et par des autoroutes à Neuchâtel et Soleure (A5, autoroute du pied du Jura) ainsi qu'au Jura bernois, au canton du Jura et à Bâle (A16, Transjurane). Ces deux autoroutes sont encore partiellement en construction, de même que le contournement autoroutier de Bienne.

7.2. LE PARC DE LA SUZE

Notre objet d'étude est le Parc de la Suze, un quartier résidentiel situé en plein centre de la ville de Bienne sur la rue Alexander-Schöni, la rue du Marché-Neuf ainsi que la rue Salomé. C'est un lotissement qui s'intègre dans la planification de la ville de Bienne visant à créer dans le périmètre du Parc de la Suze et de ses environs un nouveau centre urbain, notamment grâce à la construction d'infrastructures. Comme l'illustre la Carte 2, ce quartier d'habitation bénéficie d'une localisation centrale puisqu'il est situé à quelques minutes à pied de la gare, du centre-ville commerçant et de la vieille ville. Nous y revenons dans le chapitre 7.2.2.

Carte 2 : Localisation du Parc de la Suze en ville de Bienne (Source : adaptation de MARCHAND 2009)



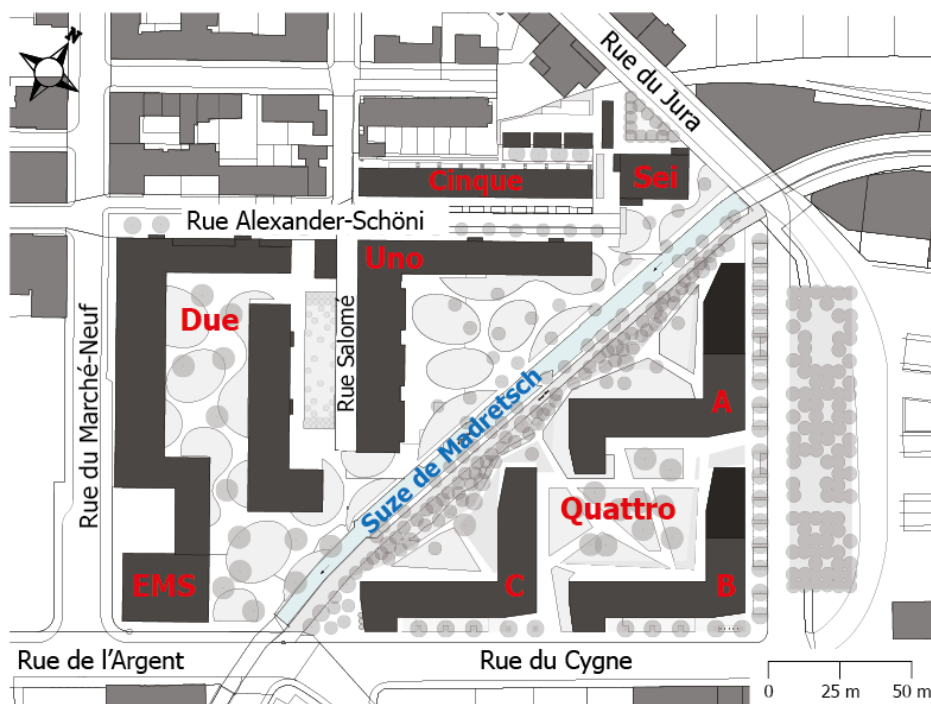
7.2.1. Historique du Parc de la Suze

Le Parc de la Suze est situé sur l'ancien site industriel d'une tréfilerie, qui fut fondée en 1852 et servit de lieu de production de câbles jusqu'en 1995. A la fermeture de l'entreprise, cette zone fut laissée à l'abandon et c'est en 1999 que les Tréfileries Réunies S.A., reconverties en agence immobilière, décident de transformer ces grands espaces de friches industrielles en un quartier d'habitation. La zone a alors changé d'affectation : elle est passée de la zone industrielle à la zone mixte³⁶. Suite à des problèmes économiques, les Tréfileries Réunies S.A. sont rachetées en 2001 par la société immobilière Espace Real Estate AG, qui reprend le projet de construire un quartier résidentiel sur ce terrain. Afin de planifier ce quartier résidentiel, deux concours d'architecture ont été organisés en 1999 et en 2003, et ont été remportés par Kistler

³⁶ La zone mixte est une zone à bâtir où peuvent être construits des bâtiments pour différents types d'activités (services, commerces, habitat, etc.). Dans le cas du Parc de la Suze, un minimum de 60% (pour les parties « Due » et « Tre » (EMS), cf. Carte 3) respectivement 70% (pour les parties « Uno » et « Cinq ») doit être dévolu à l'habitat (VILLE DE BIENNE 2006).

Vogt Architekten. Après ces deux concours, ce bureau d'architectes s'est aussi vu proposer la possibilité de planifier l'aménagement de la totalité de ce terrain, soit environ 41'000m². Un projet de construire six différents types de bâtiments sur cette parcelle a donc été mis sur pied (cf. Carte 3). Ils sont respectivement appelés : Parc de la Suze « Uno », « Due », EMS (« Tre »), « Quattro », « Cinque » et « Sei ».

Carte 3 : Projet du Parc de la Suze (Source : adaptation de KISTLER VOGT ARCHITEKTEN 2012a)



Afin de rendre cette zone industrielle attractive et propice à l'habitation, les premiers bâtiments ont été rasés en 1999, une grande partie du terrain a été assainie, et la Suze de Madretsch (la rivière qui coule à cet endroit et qui était souterraine durant la période industrielle) a été remise à jour et renaturée. Suite à ces transformations, le premier bâtiment a vu le jour en 2003, et les derniers devraient être terminés en 2014.

7.2.2. Localisation du Parc de la Suze

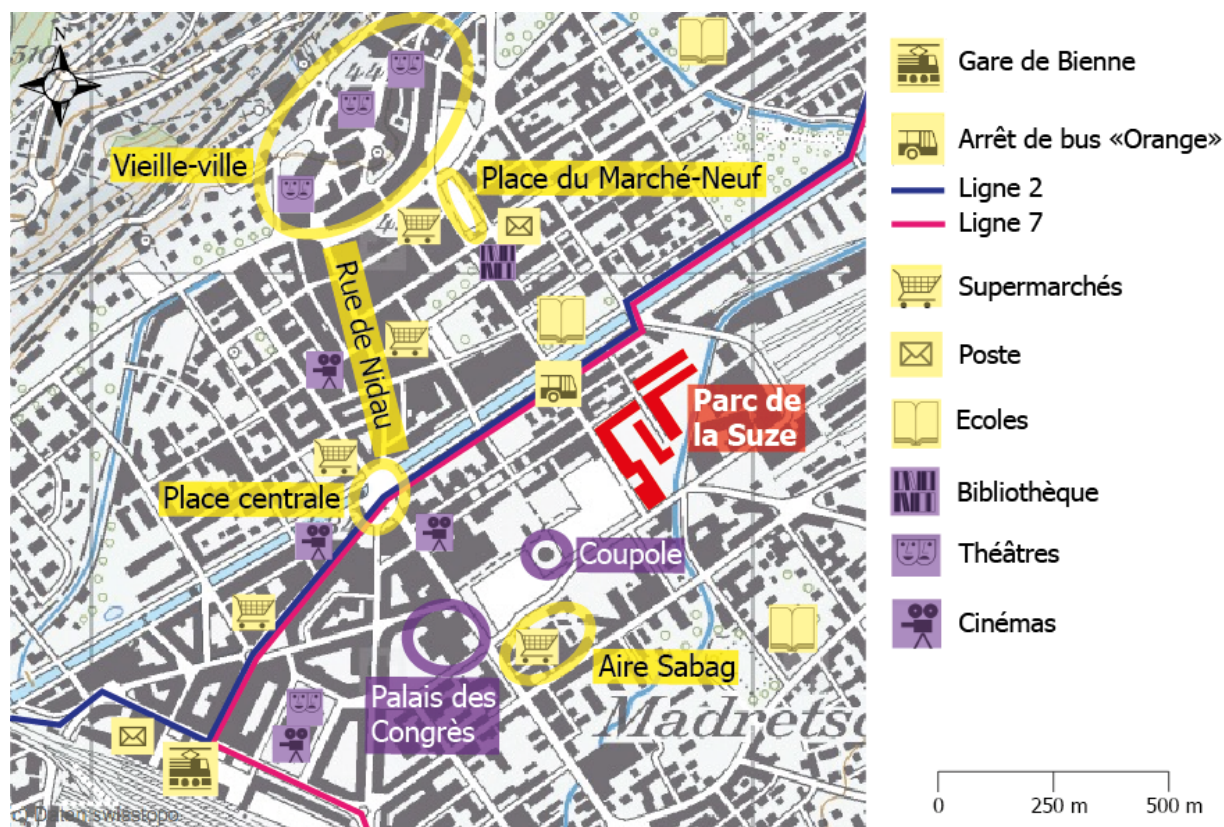
Afin de mieux comprendre les analyses qui suivent, nous proposons dans ce chapitre un petit portrait de la localisation et du quartier dans lequel se situe le Parc de la Suze.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le Parc de la Suze est situé au centre-ville de Bienne. Le quartier est traversé par un chemin piéton et cyclable, la rue Salomé, qui n'est ouverte qu'en partie aux voitures. Il est également desservi par des routes accessibles au trafic individuel motorisé : les rues du Marché-Neuf et Alexander-Schöni. Le Parc de la Suze se trouve à environ un kilomètre de la gare CFF de Bienne et à environ 500 mètres de la Place Centrale. L'arrêt de bus le plus proche, « Orange » (cf. Carte 4), se trouve quant à lui à une distance d'environ 200 mètres et est desservi par les lignes 2 et 7 qui circulent toutes les 15 à 30 minutes chacune et mettent quatre minutes pour rejoindre la gare de Bienne (TPB 2012).

Le Parc de la Suze se trouve à courte distance d'un grand nombre de lieux de la vie quotidienne (cf. Carte 4). Les magasins les plus proches se trouvent entre 350 à 400 mètres environ : il s'agit d'une succursale Denner dans l'aire Sabag à la rue de l'Argent, et d'un grand nombre d'autres supermarchés et magasins situés dans la zone piétonne autour de la rue de

Nidau ainsi qu'à la place du Marché-Neuf, où se trouvent également une poste ainsi que la Bibliothèque de la Ville de Bienne. Les cinémas ainsi que la plupart des théâtres biennois et un grand nombre de restaurants et bars se trouvent aussi dans ce même périmètre, voire un peu plus éloignés en vieille ville qui est située à environ 750 mètres du Parc de la Suze. Les écoles enfantines et primaires les plus proches sont celles du Marché-Neuf à environ 250 mètres ; elles proposent les deux des classes germanophones et francophones. Les écoles secondaires francophones se trouvent à une distance d'environ 400 mètres du Parc de la Suze, les collèges germanophones à environ 800 mètres.

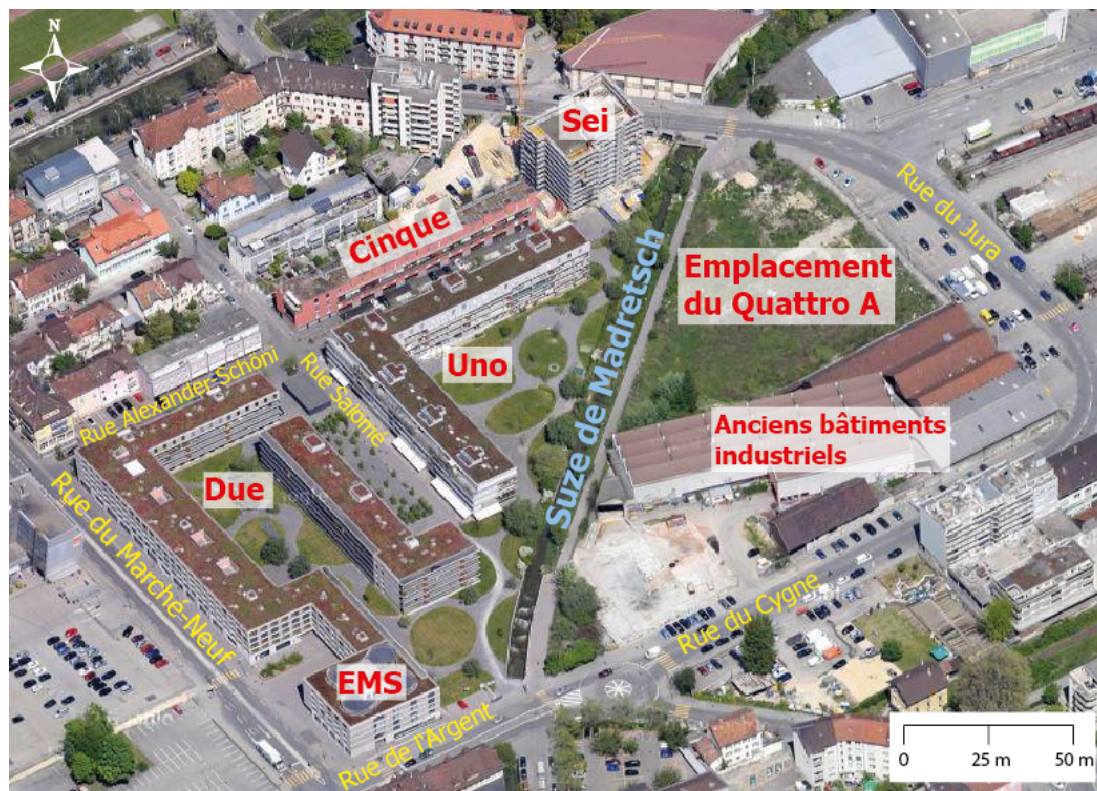
Carte 4 : Le Parc de la Suze et les différents lieux d'intérêt en ville de Bienne (Fond de carte : swisstopo)



7.2.3. Immeubles du Parc de la Suze

Comme l'illustre la Photo 1, le Parc de la Suze comprend six étapes de construction, la partie située à l'Ouest de la Suze de Madretsch étant déjà habitée, à l'exception du bâtiment « Sei » qui sera terminé en 2013, alors que la partie située à l'Est (les immeubles « Quattro ») n'existe pas encore. L'immeuble « Quattro A » est actuellement en construction, les complexes « Quattro B » et « Quattro C » devraient compléter le quartier, mais le début des travaux n'est pas encore agendé. Le Parc de la Suze comprendra au total 357 appartements. La taille des appartements varie entre 2½ et 6½ pièces. Des espaces verts sont présents autour de la Suze de Madretsch qui agit comme frontière entre les différents immeubles de cet ensemble résidentiel.

Photo 1 : Situation actuelle du Parc de la Suze (Source : adaptation de Google Maps)



7.2.3.1. Immeubles construits et habités

Quatre parties du Parc de la Suze sont donc déjà existantes (cf. Tableau 3), il s'agit de l'immeuble « Uno », des deux immeubles du « Due », de l'EMS (« Tre ») et des villas urbaines (« Cinque »).

Tableau 3 : Immeubles existants

	« Uno »	« Due »	EMS (« Tre »)	« Cinque »
Construction	2002-2003 (concours 1999)	2005-2007 (concours 2003)	2005-2007 (concours 2003)	2006-2008
Maître d'ouvrage	Espace Real Estate AG	Coopérative Schüss Due (Bracher und Partner AG)	Ville de Bienne, représentée par le Département des constructions	Coopérative Schüss Due (Bracher und Partner AG)
Nombre d'appartements	53 (3½ à 6½ pièces) 7 ateliers/bureaux	108 (2½ à 5½ pièces) 11 ateliers/bureaux	48 lits	2 duplex (4½ pièces) 9 villas urbaines (5½ pièces)
Location/propriété	Propriété par étage (PPE)	Location	-	Propriété par étage (PPE)
Standards	Bonacasa/Minergie	Bonacasa/isolation thermique (selon exigence canton de Berne)	Bonacasa/Minergie	Bonacasa/Minergie
Architecte	Kistler Vogt Architekten			

L'immeuble « Uno » du Parc de la Suze se situe entre la rue Alexander-Schöni et la rue Salomé. Il est le résultat d'un concours remporté par le bureau d'architecture Kistler Vogt en 1999 et voit le jour en 2003. Cet immeuble comprend 53 appartements, de 3½ à 6½ pièces, en propriété par étage. Le rez-de-chaussée comprend encore sept ateliers/bureaux, différents services, ainsi que trois appartements qui ont été achetés par la Fondation Dessaulles qui gère des habitats groupés pour personnes âgées³⁷. Ces appartements ont été adaptés par les architectes afin de répondre aux besoins des pensionnaires. Une rampe donnant accès au jardin a, par exemple, été installée.

Photo 2 : Immeuble « Uno » (Source : photographie de l'auteur)



L'immeuble « Due » est, également, issu d'un concours d'architecture lancé conjointement par Espace Real Estate AG et la Ville de Bienne en 2003, et remporté, lui aussi, par le bureau d'architecture Kistler Vogt. Leur collaboration s'est effectuée sous la forme d'un partenariat public-privé. En effet, la Ville désirait y intégrer un home pour personnes âgées. Les premiers habitants ont pu y emménager dès 2007. Afin de promouvoir une forte diversité de logements, cet immeuble comporte 108 appartements de typologies très différentes, comprenant entre 2½ et 5½ pièces. Les appartements de l'immeuble « Due », situés le long de la rue du Marché-Neuf, sont principalement conçus pour des personnes âgées et sont plutôt petits, de 2½ à 3½ pièces. Afin de permettre une potentielle synergie avec le home adjacent, ce bâtiment est directement relié à l'EMS par une porte d'accès au premier étage. Les appartements destinés aux autres types de ménages se situent, quant à eux, le long de la rue Alexander-Schöni et dans un deuxième immeuble le long de la rue Salomé. Comme pour l'immeuble « Uno », des espaces verts sont aménagés entre ces bâtiments. Ces deux immeubles du « Parc de la Suze Due » ont été rachetés en 2008 par Swisscanto³⁸ qui y loue les appartements. Les loyers sont assez élevés dans le contexte de la Ville de Bienne : pour un quatre pièces et demi, il faut compter au moins 2'245 CHF par mois, pour un deux pièces et demi les loyers sont de 1'575 CHF et plus (PARC DE LA SUZE DUE 2012).

³⁷ La Fondation Dessaulles est une institution privée qui gère trois habitats groupés en ville de Bienne. C'est-à-dire qu'elle offre la possibilité aux personnes âgées de vivre ensemble dans des petits appartements groupés, en bénéficiant d'une prise en charge nuit et jour par un personnel soignant qualifié (FONDATION DESSAULES 2012).

³⁸ Swisscanto est une entreprise collective des 24 Banques Cantonales suisses, active dans le domaine des placements et de la prévoyance (SWISSCANTO 2012).

L'établissement médico-social (EMS) a été construit en même temps que les bâtiments « Due » et a été inauguré le 15 janvier 2008. L'EMS est une institution publique de la ville de Bienne qui se situe au croisement de la rue du Marché-Neuf et de la rue de l'Argent. Il compte 48 chambres à un lit. Il faut préciser que l'EMS ne sera pas étudié dans ce travail, puisque ses habitants n'ont pas procédé à un choix résidentiel comme nous l'avons défini pour ce travail.

Photo 3 : Immeubles « Due », à gauche, et EMS (« Tre »), à droite (Source : photographie de l'auteur)



Le Parc de la Suze « Cinq » a été terminé en 2008 et comporte neuf villas urbaines et deux appartements de 4½ pièces, tous en propriété. Les deux duplex sont situés à la tête du bâtiment. Les neuf villas urbaines sont, quant à elles, construites sur quatre niveaux. Au rez-de-chaussée se trouvent un parvis couvert et un abri pour les voitures ou un garage fermé. Le premier étage a été conçu selon les désirs du propriétaire, de manière à ce qu'il puisse, soit servir d'un grand espace ouvert, soit être séparé par des murs non porteurs pour créer jusqu'à trois pièces. Le deuxième étage, avec un jardin d'hiver, est réservé au séjour, à la salle à manger et à la cuisine. Le troisième étage peut servir de galerie ouverte, ou alors, si le propriétaire préfère, une « Master-bedroom » avec une salle de bain peut y être insérée. Les villas urbaines et les duplex disposent d'ascenseurs individuels.

Photo 4 : Villas urbaines « Cinq » (Source : photographie de l'auteur)



Ces quatre immeubles (« Uno », « Due », l'EMS et « Cinque ») – déjà totalement achevés, et habités – ont tous été réalisés par le bureau d'architecte Kistler Vogt sous la direction de Bracher und Partner AG³⁹. Ces derniers ont créé à cette fin la coopérative Schüss Due⁴⁰ qui est responsable de la construction des immeubles « Due », « Cinque » et « Sei » (cf. chapitre suivant). La Ville de Bienne est quant à elle responsable de la construction de l'EMS (« Tre »). Ces logements ont, de plus, tous été construits selon les standards Bonacasa[®] (cf. chapitre 7.2.4) et Minergie^{®41}. Le Parc de la Suze est équipé de deux parkings souterrains : l'un se trouve sous l'immeuble « Uno » et l'autre sous les immeubles « Due ».

7.2.3.2. Immeubles en construction et en projet

Les deux parties « Sei » et « Quattro » ne sont pas encore terminées (cf. Tableau 4).

Tableau 4 : Immeubles en construction et en projet

	« Sei »	« Quattro A »	« Quattro B » et « C »
Construction	2011-2013	2012- 2014	Construction en fonction du succès du « Quattro A »
Maître d'ouvrage	Coopérative Schüss Due (Bracher und Partner AG)	Espace Real Estate AG	
Nombre d'appartements	21 (3½ à 4½ pièces) 3 ateliers/bureaux	62 (3½ à 5½ pièces) 5 ateliers/bureaux	B : 54 C : 58 5 ateliers/bureaux
Location/propriété	Propriété par étage (PPE)	Location	
Standards	Bonacasa/Minergie	Pas de Bonacasa, ni de Minergie	
Architecte	Kistler Vogt Architekten		

Le Parc de la Suze « Sei » est actuellement en construction et correspond à la quatrième étape du projet. C'est une sorte de « tour » de huit étages (cf. Figure 2) qui accueillera, dès 2013, une vingtaine de logements en propriété par étage, de 3½ à 4½ pièces, ainsi que trois ateliers/bureaux. Ce bâtiment est situé dans la prolongation de la rue Alexander-Schöni et ferme l'accès à la rue du Jura, délimitant ainsi ce quartier résidentiel.

³⁹ Bracher und Partner AG est une entreprise immobilière et de conseil ayant son siège social à Soleure qui développe principalement des quartiers résidentiels (BRACHER UND PARTNER 2012).

⁴⁰ Cette coopérative a été fondée en 2002 - par la personne à l'origine du rachat des Tréfileries et ensuite de la construction de ce quartier - et gère et construit notamment des biens immobiliers adaptés aux personnes âgées (REGISTRE DU COMMERCE DU CANTON DE SOLOTHURN 2012).

⁴¹ Le standard MINERGIE[®] est destiné aux bâtiments neufs ou modernisés et vise à proposer des constructions confortables qui utilisent l'énergie de manière rationnelle, en particulier grâce à la mise en œuvre d'énergies renouvelables, permettant ainsi une amélioration de la qualité de vie et une diminution des atteintes à l'environnement (MINERGIE 2012).

Figure 2 : Immeuble « Sei » (Source : KISTLER VOGT ARCHITEKTEN 2012a)



Le Parc de la Suze « Quattro » comprendra quant à lui trois immeubles, les « Quattro A », « B », et « C ». C'est la société Espace Real Estate AG, déjà chargée de la construction de l'immeuble « Uno », qui planifie actuellement ces immeubles. La construction se fera en trois étapes, celle du « Quattro A » a débuté en novembre 2012. Cet immeuble comprendra 62 appartements, de 3½ à 5½ pièces qui seront loués. Les premières locations devraient avoir lieu en 2014. Quant aux immeubles « Quattro B » et « C » leur construction dépendra du succès du « Quattro A », les promoteurs souhaitent attendre les premiers bilans des locations de cet immeuble avant de construire les deux bâtiments complétant la trilogie. Comme l'illustre la Photo 1, la parcelle de terrain où l'immeuble « A » sera construit est vierge, au contraire de celles des immeubles « B » et « C » sur lesquelles des bâtiments vides des tréfileries sont encore sur pied, ils seront rasés en 2013. Les plans prévoient, au total, pour les immeubles « Quattro B » et « C » 102 appartements. Les trois immeubles seront relativement hauts - jusqu'à huit étages - en forme de « Z » (cf. Figure 3). Contrairement aux autres immeubles du Parc de la Suze, le standard Bonacasa® ne sera pas utilisé dans la construction de ces trois immeubles, le propriétaire Espace Real Estate AG ayant choisi de ne pas l'intégrer.

Figure 3 : Immeuble « Quattro A » (Source : KISTLER VOGT ARCHITEKTEN 2012a)



7.2.4. Le standard Bonacasa®

Le standard Bonacasa® est un standard de construction visant à proposer des logements adaptés aux personnes âgées ou à mobilité réduite et leur permettant de rester indépendantes et autonomes le plus longtemps possible. La marque Bonacasa® appartient à Bracher und Partner AG et a été créée par Ivo Bracher en 1989. Ces logements répondent ainsi à trois piliers : les standards de construction, de sécurité, et de prestations de services / réseau social.

Le premier est le standard de construction, basé sur des critères écologiques et durables. Les habitations sont, par exemple, construites sans obstacles (il n'y a ni seuils, ni marches) et répondent à des critères énergétiques, notamment dans l'isolation des bâtiments. De plus, les constructions se font dans des endroits centraux et si possible en collaboration avec un établissement médico-social. Ce genre de coopération permettant d'exploiter les synergies et de réduire certains coûts : « [...] *les habitants peuvent être soignés à la maison au même tarif que dans les établissements voisins tout en économisant les frais de la chambre.* » (BONAINVEST HOLDING AG 2012 : 8).

Le deuxième pilier, le standard de sécurité Bonacasa® est un service d'aide sur appel disponible 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Ainsi, il est possible pour le client ou la centrale d'urgence de contacter rapidement, en cas de besoin, la personne adéquate ainsi que d'avertir la famille. De plus, lors de leurs appels, les clients sont reconnus par la centrale, qui peut ainsi traiter chaque cas de manière personnalisée.

Le troisième pilier Bonacasa® est la prestation de services et d'offres diversifiées, il y a par exemple : des services de soins, des transports d'achats, un service de repas à domicile et d'aide pour le ménage ou pour les tâches administratives. Un « Bonaconcierge » est aussi présent sur les lieux, c'est une personne compétente et formée à fournir des prestations de services aux clients. Ces services sont accessibles grâce à une tablette PC, et une plateforme de services Internet a aussi été créée en automne 2012. Toujours dans ces prestations de services, le standard Bonacasa® propose un réseau social par la mise en réseau des habitants entre eux et avec les prestataires, ce qui augmente leur qualité de vie et diminue l'isolement.

Si la marque Bonacasa® s'adresse principalement aux personnes âgées, les services proposés s'adaptent aussi à une grande diversité de clientèle. Le concept vise à atteindre une certaine mixité intergénérationnelle de population en construisant « [...] *des logements adéquats pour les personnes âgées qui puissent toutefois être habités par différentes générations et qui permettent de nombreux contacts sociaux supérieurs à la moyenne.* » (BONAINVEST HOLDING AG 2012 : 22). Malgré cette volonté de mixité générationnelle, ces logements se vendent et se louent surtout à des personnes relativement âgées, puisqu'en 2012, sur les 700 habitations Bonacasa® qui ont déjà été construites, la moyenne d'âge de la population y résidant se situe à environ 50 ans (*ibid.*) alors que l'âge moyen de la population suisse, en 2010, était de 41.3 ans (SCHULER 2011).

8. METHODOLOGIE⁴²

Avant de présenter notre méthodologie, il est important de présenter le cadre de travail dans lequel a été rédigé ce mémoire. En effet, ce dernier s'inscrit dans le projet de recherche « Urban regeneration in Switzerland : implementation and challenges », financé par le Secrétariat d'Etat à l'Education et à la Recherche, et sous la direction du Dr. Patrick Rérat. Cette étude a été menée par une équipe de recherche de l'Université de Neuchâtel, composée de trois étudiants – rédigeant leur mémoire – et du Dr. Rérat. En plus de ce travail, deux autres mémoires ont donc été rédigés sur cette thématique. Le premier, effectué par Maureen Gurtner traite également des choix résidentiels mais, lui, sous l'angle des arbitrages au sein des couples et le second, écrit par Ariane Valette, examine les acteurs impliqués dans cette opération de régénération urbaine et leurs stratégies. Si nous avons traité chacun notre propre problématique, nous avons toutefois travaillé en collaboration, notamment concernant le partage de données et d'informations récoltées par chacun sur le terrain et pouvant se révéler pertinentes pour les autres membres de l'équipe, ou encore en nous rendant à plusieurs à certains entretiens ou pour faire des visites du Parc de la Suze. Par exemple, les 29 entretiens concernant les choix résidentiels ont été menés conjointement par Maureen Gurtner et moi-même. Cette manière de faire explique que nous ayons choisi d'indiquer lorsque d'autres chercheurs ont été impliqués dans certaines étapes de la réalisation du travail.⁴³

Pour ce travail nous avons choisi d'avoir recours à des « mixed methods ». En effet, si les questionnaires standardisés sont la méthode la plus importante dans la recherche en matière de mobilité spatiale, ces dernières années et particulièrement en sciences sociales, de nombreuses études ont été réalisées en ayant recours à des méthodes qualitatives (GATHER *et al.* 2008), notamment dans le but d'approfondir des résultats obtenus par une enquête quantitative réalisée dans une première étape. Les méthodes qualitatives ont effectivement une: « [...] *specific relevance to the study of social relations, due to the fact of the pluralization of life worlds.* » (FLICK 2006 : 12). Nous avons alors choisi de combiner ces méthodes quantitative et qualitatives pour notre travail sur les habitants du Parc de la Suze, aux quelles nous avons ajouté un parcours commenté et les observations sur place. Le fait d'utiliser plusieurs méthodes permet de neutraliser ou d'annuler certains des désavantages de chaque méthode (CRESWELL *et al.* 2003). Ces auteurs ajoutent que : « [...] *there is wide consensus that mixing different types of method can streng a study [...]* » (*ibid.* : 29) et que les phénomènes sociaux sont si complexes qu'il faut différentes sortes de méthodes pour comprendre ces complexités. Chacune des méthodes utilisées est décrite ci-dessous.

8.1. OBSERVATION SUR PLACE ET PARCOURS COMMENTE

Afin de nous familiariser avec notre terrain d'étude, nous avons réalisé un parcours commenté, le 25 avril 2012, avec l'un des architectes du bureau responsable du projet. Cette rencontre d'un peu plus d'une heure a été enregistrée et retranscrite. Elle s'est déroulée sous la forme d'une discussion entre notre équipe de recherche et l'architecte. Lors de cette entrevue, nous avons fait le tour du quartier en compagnie de l'architecte, ce qui nous a permis de bien comprendre la configuration du secteur. Grâce à cet entretien exploratoire nous avons pu définir l'état actuel du projet et ses grandes étapes, certains des acteurs impliqués, ainsi que le rôle et les aménagements apportés par le bureau d'architecte.

⁴² Partie commune avec le mémoire de Maureen Gurtner.

⁴³ Paragraphe commun avec les mémoires d'Ariane Valette et Maureen Gurtner.

De plus, nous nous sommes rendus à maintes reprises au Parc de la Suze pour y rencontrer les habitants. Lors de ces visites, nous avons pris le temps d'observer la vie du quartier, le mode de vie de ses habitants ainsi que le type de ménage y vivant. Ce qui nous a permis, par la suite, de comparer les résultats de nos entretiens et questionnaires à nos observations sur place ainsi que d'obtenir quelques entretiens supplémentaires.

8.2. QUESTIONNAIRES

Pour l'élaboration de notre travail de Master concernant les relations entre mobilité quotidienne et choix d'un logement au centre-ville, en l'occurrence au Parc de la Suze à Bienne, nous avons choisi de commencer notre analyse par un questionnaire. En effet, il nous paraissait pertinent d'avoir des résultats quantitatifs afin de définir la population qui vit sur notre terrain d'étude. De plus, le questionnaire a joué le rôle de porte d'entrée pour les entretiens semi-directifs que nous avons effectués dans un deuxième temps.

Le questionnaire⁴⁴ a été élaboré sur la base de celui présenté par RERAT (2010 : 493). Ce dernier a été adapté à notre problématique ainsi qu'à notre terrain et passablement raccourci, puisqu'il s'agissait d'établir des résultats descriptifs et non de baser toute notre analyse sur cette méthode. La ville de Bienne étant bilingue, nous avons élaboré deux versions, une en français et une en allemand.

Le questionnaire est structuré en quatre parties. La première concerne les généralités du profil du ménage (type de ménage, date de l'emménagement, moyens de mobilité à disposition, etc.). La deuxième évoque les motivations à la base du choix du domicile au Parc de la Suze au travers de liens avec un éventuel changement dans le ménage ou dans la vie professionnelle (il s'agit des différents moments-clés des biographies du ménage et professionnelle, cf. chapitre 5.5) et l'importance des différentes caractéristiques – du logement, du quartier et de la ville de Bienne – lors du choix. La troisième partie s'intéresse au parcours résidentiel (ancien logement, éventuels autres domiciles), ce sont les éléments des trajectoires. Et, enfin, une dernière partie récolte des données sur le profil des différents membres du ménage (âge, sexe, formation, profession, lieu de travail ou de formation, etc.).

Les destinataires du questionnaire sont les habitants du Parc de la Suze. Afin de connaître leur nom et leur adresse, nous avons établi une base de données à l'aide des Pages Blanches que nous avons ensuite complétée en relevant les noms sur les boîtes aux lettres. Le nombre d'adresses s'élevait à 150. Nous avons encore distribué six questionnaires, lorsque nous nous sommes rendu sur place, aux personnes qui nous ont dit ne pas l'avoir reçu.

Les questionnaires anonymes ont été distribués dans les boîtes aux lettres accompagnés d'une lettre⁴⁵, nominative, expliquant notre démarche. Au total 146 (sur les 150 adresses recensées) questionnaires ont été déposés dans les boîtes aux lettres le 17 avril 2012. Les quatre questionnaires restant (les boîtes aux lettres correspondantes étaient introuvables) ont été postés mais reçus en retour. De plus, un questionnaire nous est également revenu, car il était adressé à un bureau. Cela porte le total de questionnaires distribués en avril à 145. En y ajoutant les six distribués en août, nous arrivons à un total de 151 questionnaires distribués, dont 65 ont été remplis et renvoyés. Le taux de réponse s'élève alors à 42.5% sans avoir

⁴⁴ cf. Annexe 1, p. 141.

⁴⁵ cf. Annexe 2, p. 145.

effectué de rappel, ce qui est très élevé, étant donné qu'habituellement un retour de 25% est attendu.

Un questionnaire est arrivé en octobre, il n'a pas été pris en compte car l'analyse était déjà terminée. De plus, il faut relever que les non-réponses aux questions posées dans le questionnaire n'ont pas été prises en considération lors de l'analyse.

8.3. ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Nous avons choisi la méthode des entretiens semi-directifs qui permet de poser des questions ouvertes et qui facilite une expression libre des interlocuteurs, tout en laissant le chercheur fixer le cadre qui guide l'entretien afin de répondre à ses questions de recherche et ainsi obtenir des informations riches et nuancées (QUIVY et VAN CAMPENHOUDT 2002). De plus, cette méthode est pertinente lors de recherches concernant des choix et prenant en compte les changements qui ont eu lieu: « *The advantages of a qualitative, retrospective method include that a view back on factors of change in relevant situations can be taken.* » (LANZENDORF 2003 : 6).

Nous avons mené les entretiens à l'aide d'une grille d'entretien⁴⁶ permettant de répondre à nos objectifs de recherche. Elle est divisée en cinq parties. La première traite du choix du logement actuel ainsi que des non-choix qui ont été effectués lors de la sélection du logement au Parc de la Suze. Le deuxième bloc aborde la trajectoire résidentielle des différents membres du ménage. La troisième partie interroge la situation actuelle et passée des membres du couple. Ensuite, lors des deux dernières parties, le parcours de vie des habitants du logement ainsi que leur biographie de mobilité, sont respectivement traités. Lors des entretiens, l'ordre des thèmes abordés a été adapté en fonction des réponses des interlocuteurs. Les quatre dernières parties thématiques correspondent aux quatre biographies partielles du modèle de biographie de mobilité que sont les biographies professionnelles des membres du ménage, leur biographie du ménage, leur biographie résidentielle ainsi que leur biographie de mobilité (LANZENDORF 2003 ; SCHEINER 2007). En effet, nous nous sommes basés sur ce modèle décrit dans le chapitre 5.5 pour établir notre grille d'entretien.

Lors d'une approche qui consiste à interroger les personnes sur des événements passés de leur vie, il faut tenir compte que les personnes interrogées ne se souviendront pas toujours de tout, feront des erreurs ou simplement ne raconteront pas tout, évitant ce qui leur semble inutile ou ce dont ils n'ont pas envie de parler. Tout en étant conscient, et étant donné le sujet, nous estimons que la méthode retenue de l'entretien semi-directif permet des résultats fiables sur les biographies des personnes interrogées. Nous avons choisi cette approche qualitative pour étudier les relations entre comportement de mobilité quotidienne et choix résidentiel car elle nous paraît pertinente pour atteindre nos objectifs, d'autant plus que ce champ d'étude est, à l'heure actuelle, plutôt dominé par des approches quantitatives (SCHEINER 2007 : 170).

Les questionnaires nous ont permis de contacter certains ménages nous ayant laissé leur adresse afin de les rencontrer pour effectuer un entretien. Ils nous ont aussi permis de choisir un échantillon illustratif pour les entretiens, c'est-à-dire de rencontrer les différents cas de figures présents au Parc de la Suze.

⁴⁶ cf. Annexe 3, p.147.

Dans le Tableau 5, nous pouvons remarquer que les couples sont surreprésentés lors des entretiens⁴⁷. Par la suite, d'autres ménages ont été contactés en faisant du porte à porte, parfois sur le conseil d'une personne interrogée, par le fait que nous voulions rencontrer plus de personnes actives et en couple. En effet, il s'est révélé que la proportion de personnes retraitées était haute, notamment parmi les personnes nous ayant laissé leur adresse pour un entretien dans le questionnaire et nous avons besoin de plus de personnes actives afin de répondre à notre problématique.

Tableau 5 : Type de ménage ayant répondu au questionnaire et type de ménage ayant été interviewé

Type de ménage	Entretiens	%	Questionnaires	%
Couple sans enfant ⁴⁸	13	44.8	24	36.9
Couple avec enfant(s)	7	24.1	14	21.5
Personne seule avec enfant(s)	1	3.4	2	3.1
Personne vivant seule	5	17.2	24	36.9
LAT (living apart together)	3	10.3	1	1.5
Total	29	100	65	100

Nous avons finalement mené 29 entretiens semi-directifs, tous ont été effectués par Maureen Gurtner et moi-même, et qui ont duré entre 30 et 70 minutes. Nous avons rencontré 20 ménages vivant en couple dont les trois quart (15) d'entre eux nous ont reçu en couple. Nous avons ainsi réalisé cinq entretiens de couple pour lesquels nous avons interrogé un seul représentant. La majorité des entretiens ont été effectués en français (17) et les autres (12) en allemand.

Tous les entretiens ont été enregistrés afin de pouvoir mener une discussion sans interruption par la prise de note. Ils ont, ensuite, tous été retranscrits de manière exhaustive mais sans cependant prendre en compte les tiques de langage ou les passages étant complètement en dehors de notre problématique.

L'analyse des retranscriptions des entretiens a été effectuée en trois étapes. Dans un premier temps nous avons codé les retranscriptions à l'aide de couleurs, chacune d'entre-elles correspondant à un objectif ou à une thématique émanant de la structure de notre grille d'entretien et de notre questionnaire (caractéristiques du ménage, parcours de vie, arbitrage, choix résidentiel, situation professionnelle, etc.). Nous avons ainsi classé les informations venant des entretiens. Puis, pour répondre à notre premier objectif qui est d'identifier les motivations résidentielles des habitants du Parc de la Suze, nous avons effectué une analyse par champ lexical en reprenant les thèmes proposés dans notre questionnaire et qui concernent les motivations, comme par exemple les changements dans la structure du ménage ou l'importance de la proximité du centre-ville. Grâce à la méthode des champs lexicaux nous avons pu mettre en évidence des motivations que nous n'avions pas proposées dans le questionnaire et aussi affiner les résultats de celui-ci.

⁴⁷ Cela s'explique par le mémoire de Maureen Gurtner qui s'intéresse aux arbitrages au sein des couples, raison pour laquelle nous avons choisi de rencontrer autant que possible des couples.

⁴⁸ Cette catégorie comprend les couples n'ayant pas d'enfant/s et ceux ayant un/des enfant/s qui ne vit/vent plus dans le ménage. Il n'est pas possible de distinguer ces deux catégories dans le questionnaire.

Pour répondre à nos second et troisième objectifs, les informations concernant le comportement de mobilité apparaissant à différents moments des entretiens ont été rassemblées et classées selon les différents thèmes de notre analyse : à savoir, le capital spatial, les pratiques de mobilité quotidienne (la mobilité liée au travail et à la formation, aux achats et aux loisirs), les changements de comportement et les comportements stables. Ensuite, ces comportements ont été comparés et analysés afin de relever également les raisons sous-jacentes aux pratiques de mobilité et à l'éventuelle évolution de ces dernières. Pour les styles de mobilité, nous avons, de plus, eu recours au concept de mode de vie. Pour connaître les modes de vie des habitants du Parc de la Suze, nous les avons, d'une part, questionné sur leurs activités et loisirs. D'autre part, nous nous sommes basés sur toutes les indications, parfois implicites, relatives aux valeurs et préférences que nous avons relevées au cours des entretiens, par exemple dans les réponses aux questions relatives au choix résidentiel, au comportement de mobilité ou à la vie du ménage.

Afin de rendre l'analyse la plus claire possible nous avons choisi d'apposer, à chaque citation, une légende qui décrit : la tranche d'âge (à 5 ans près)⁴⁹, le statut d'occupation professionnelle et le type de ménage de l'intervenant/e.

⁴⁹ Par exemple, la tranche de 55 ans englobe les personnes âgées de 53 à 57 ans, celle de 60 ans les habitants de 58 à 62 ans.

Quatrième Partie

ANALYSES ET RESULTATS

9. LE CHOIX RESIDENTIEL DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE⁵⁰

Les résultats de notre recherche sont présentés en deux temps. Premièrement, cette partie présente le choix résidentiel des habitants du Parc de la Suze en parcourant les profils, les trajectoires et les motivations des habitants. Deuxièmement, nous nous intéressons au comportement de mobilité des habitants et aux éventuels changements de celui-ci suite au déménagement au Parc de la Suze.

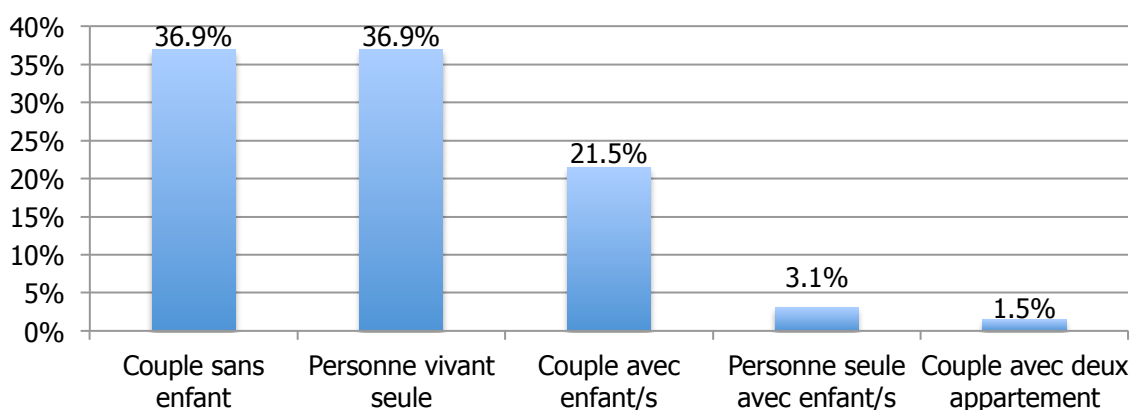
9.1. PROFILS

Cette partie présente les habitants du Parc de la Suze, à Bienne. Il faut toutefois garder à l'esprit que le profil n'est peut-être pas en totale concordance avec la réalité car bien que le taux de retour soit élevé (42.5% ; 65 ménages), plus de la moitié des ménages ne sont pas pris en compte dans ces résultats. De plus, nous avons remarqué lors de l'enquête qualitative que ce sont des ménages de certaines typologies qui ont plus répondu au questionnaire (de nationalité suisse, proche de la retraite ou à la retraite).

9.1.1. Types de ménages

Les 65 ménages qui ont répondu au questionnaire représentent au total 131 personnes, 64 sont des hommes et 64 sont des femmes, trois personnes n'ont pas précisé leur sexe. La taille moyenne des ménages est de 2.02 personnes. Les personnes vivant seules et les couples sans enfant, en prenant en compte ceux qui sont mariés ou non, sont les deux types de ménage les plus représentés (36.9% ; 24), cf. Graphique 1. Les ménages composés de deux parents et d'enfant(s) représentent un cinquième du total (21.5% ; 14). Il y a deux ménages monoparentaux (3.1%) et un couple ayant deux appartements (1.5%), il s'agit de « living apart together (LAT) ». Lors des entretiens, nous nous sommes rendus compte qu'il existe d'autres couples de ce type qui ne l'ont pas indiqué dans le questionnaire, d'où la pertinence d'utiliser des « mixed methods ». Il y a au total 58.5% (38) des ménages qui vivent en couple⁵¹ et un cinquième des ménages a des enfants (21.5% ; 14). Aucun ménage ne forme une colocation, cependant lors de l'enquête sur le terrain nous avons observé que deux appartements étaient des colocations.

Graphique 1 : Types de ménages



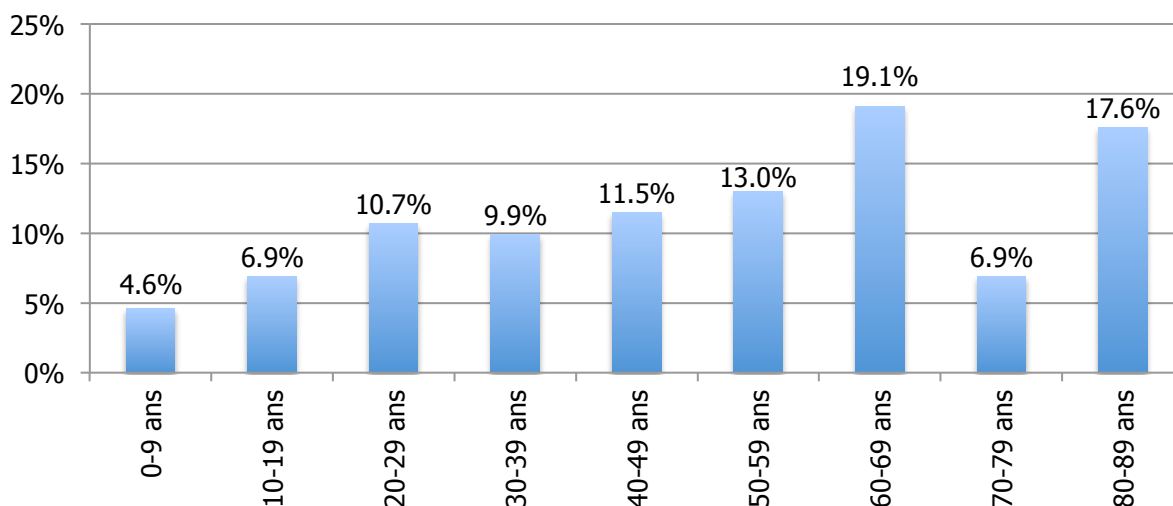
⁵⁰ Partie commune avec le mémoire de Maureen Gurtner.

⁵¹ Dont 81.6% (31 ; 47.7% de tous les ménages) de couples mariés et 18.4% (7 ; 10.8%) de couples non-mariés.

9.1.2. Âge et nationalité

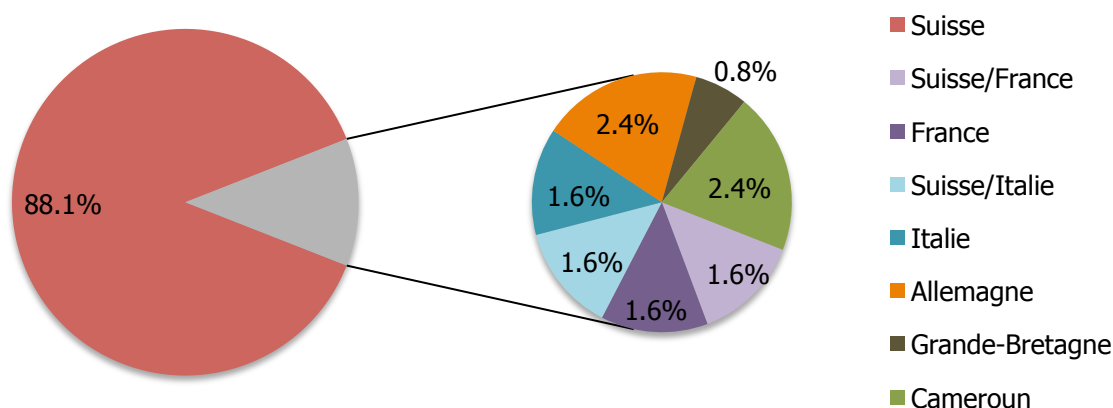
Les personnes âgées de 50 ans et plus composent la majorité (56.6% ; 74) des habitants du Parc de la Suze (cf. Graphique 2). La classe d'âge la plus représentée est celle des 60-69 ans (19.1% ; 25) suivie par celle des 80-89 ans (17.6% ; 23). Un peu plus d'un dixième (11.5% ; 15) de la population du Parc de la Suze est composée d'enfants et de jeunes adultes. Les tranches des 20 à 49 ans représentent un tiers (32.1% ; 42) des habitants. L'âge moyen des habitants est de 51.3 ans.

Graphique 2 : Classes d'âge



Quant à l'origine nationale des habitants, il y a 111 personnes (88.1%) qui sont de nationalité suisse auxquels s'ajoutent quatre personnes qui ont une double nationalité comprenant celle de la Suisse (cf. Graphique 3). Cela porte à 115 le nombre de citoyens helvétiques (91.3%). Les 11 ressortissants étrangers viennent d'Europe occidentale (8) ou d'Afrique (3). Cinq personnes n'ont pas donné de réponse à cette question.

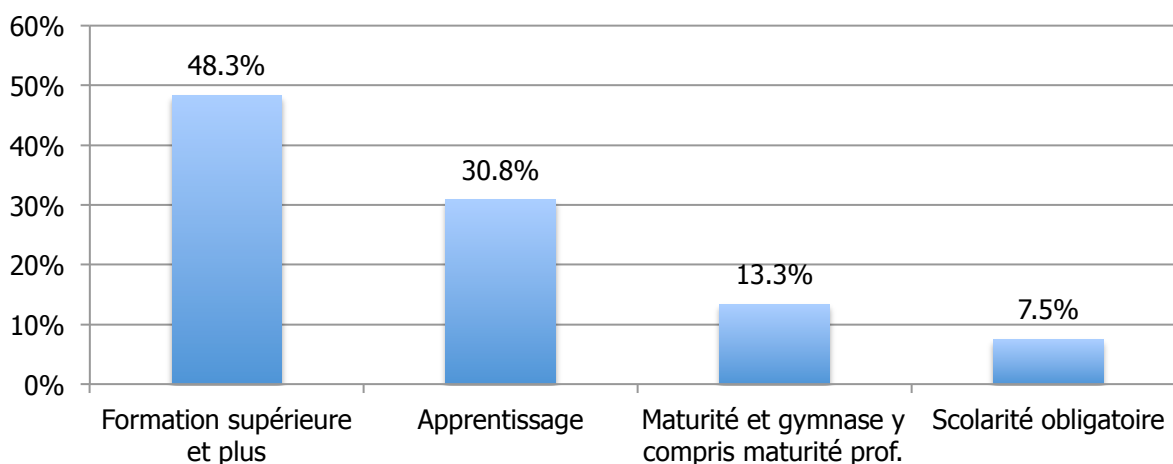
Graphique 3 : Origine nationale



9.1.3. Statut socio-économique

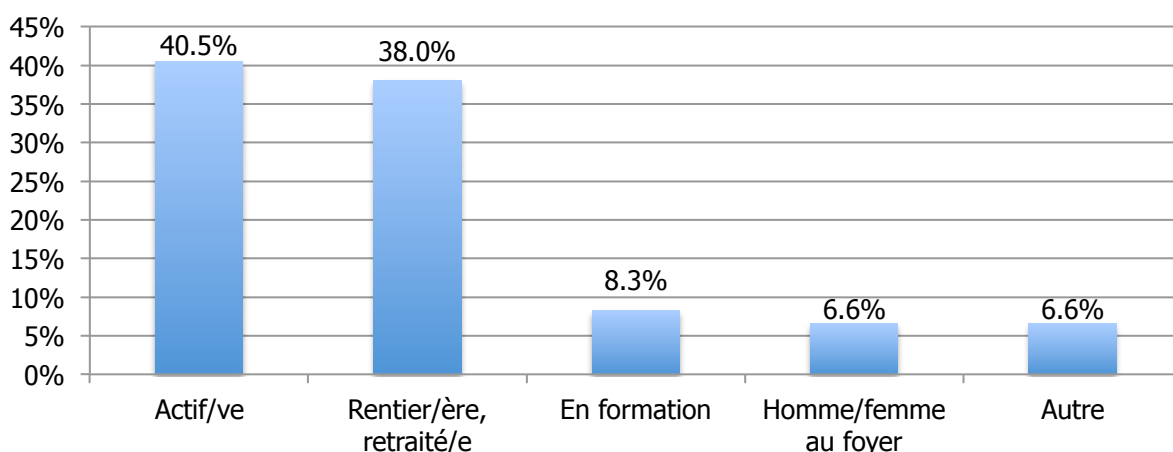
Près de la moitié (48.3% ; 58) des habitants ayant plus de 15 ans a terminé une formation supérieure (titre universitaire ou équivalent). 37 (30.8%) personnes ont terminé un apprentissage et 16 (13.3%) ont achevé une maturité, qu'elle soit gymnasiale ou professionnelle (cf. Graphique 4).

Graphique 4 : Niveau de formation



Concernant le statut d'activité des habitants (cf. Graphique 5), les deux statuts les plus représentés sont ceux d'« Actif/ve » (40.5% ; 49) et de « Rentier/ière ou retraité/e » (38% ; 46). Il y a moins de sept pour cent d'hommes ou femmes au foyer et un dixième de personnes en formation (10.5% ; 10). La catégorie « Autre » (6.6% ; 8) regroupe les personnes à la recherche d'emploi (2.5% ; 3) et cinq personnes (4.2%) qui ont des « doubles casquettes », mêlant le fait d'être rentier/ière ou à la retraite avec une activité professionnelle, la recherche d'un emploi ou encore une formation.

Graphique 5 : Statut d'occupation

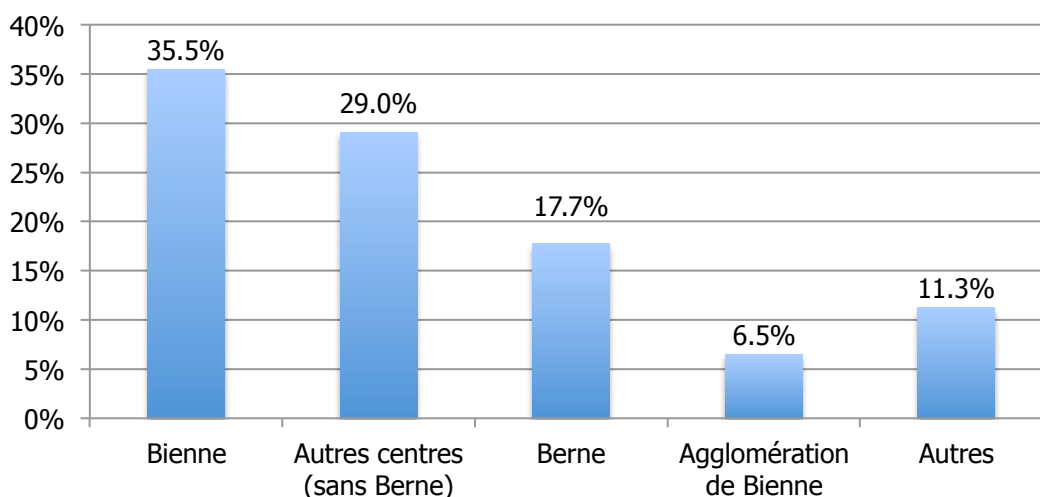


Au total, en prenant les actifs/ves et les personnes à « double casquette », 45% (54) des personnes ont une activité rémunérée. Parmi elles, 74.1% (40) travaillent à un taux d'occupation de 80% ou plus (dont plus des trois quarts [78% ; 31] à un pourcentage de 100%). Les personnes travaillant à temps partiel (24% ; 13) occupent pour près de la moitié d'entre eux des postes à mi-temps (46% ; 6). Les pourcentages d'occupation de l'autre moitié des temps partiel (54% ; 7) varient entre 5% et 70%.

Les professions déclarées les plus fréquentes, au sein des ménages ayant répondu au questionnaire, sont les vendeurs/ses, les informaticiens/nes, et les ingénieurs/es puis les enseignants/es et les éducateurs/trices. La diversité des professions est large puisque sur les 53 personnes actives, 33 professions différentes sont exercées. Sept personnes n'ont pas nommé le métier qu'elles exercent. La majorité des professions déclarées placent les habitants du Parc de la Suze dans une catégorie socio-professionnelle élevée.

Concernant le lieu de travail des actifs, plus d'un tiers (35.5% ; 22) des personnes actives travaillent à Bienne⁵² auxquelles s'ajoutent 6.5% (4) qui travaillent dans l'agglomération biennoise (cf. Graphique 6). Près de la moitié des actifs/ves occupés (46.7%) sont des pendulaires interurbains qui travaillent donc dans un autre centre, dont 17.7% (11) à Berne et les 29% restant pendulent vers les centres suivants⁵³ : Zurich (5), Neuchâtel (3), Fribourg (3), Lausanne (2), La Chaux-de-Fonds (2), Genève (1), et Delémont (1). Le dixième restant des actifs représente les personnes qui ne travaillent ni dans un autre centre, ni dans l'agglomération de Bienne. Le nombre de pendulaires à longue distance, parcourant plus de 50km pour se rendre sur leur lieu de travail, atteint environ 15%⁵⁴.

Graphique 6 : Lieux de travail cités par les actifs occupés



9.1.4. Synthèse du profil des ménages

La majorité des habitants du Parc de la Suze vivent en couple (près de 60%) et sont âgés de plus de 50 ans. Les personnes seules représentent plus d'un tiers des ménages et un cinquième des ménages comporte des enfants. Plus de 90% des habitants sont de nationalité suisse. Leur statut socio-économique est élevé : près de la moitié des habitants ayant plus de 15 ans ont terminé une formation supérieure et la même proportion a une activité rémunérée. Parmi ces actifs/ves occupés, près de la moitié sont des pendulaires interurbains, cette proportion est plus importante que celle des personnes travaillant à Bienne, qui se situe à environ un tiers. Environ 18% des pendulaires travaillent à Berne et 15% sont des pendulaires à longue distance. La part des retraités/es et rentiers/ières est également très élevée, elle atteint environ 40%.

⁵² Cette valeur est assez basse pour une ville-centre, dans les six plus grandes villes de Suisse alémanique, par exemple, elle atteint entre 41 et 60% (STÄDTENETZWERK VERKEHR 2012).

⁵³ Il faut signaler que certains actifs ont plusieurs lieux de travail. Un actif pendule entre Bienne et deux autres centres, un entre Bienne et un autre centre, un entre un centre et une périphérie et enfin deux entre Bienne et sa périphérie.

⁵⁴ Dans toute la Suisse, en 2010, il y a 9% de pendulaires à longue distance (DESSEMONTET 2012 : 5).

9.2. TRAJECTOIRES

Cette partie présente les trajectoires des habitants du Parc de la Suze. Comme nous l'avons relevé dans la partie théorique, cette notion comprend le type de domicile, les trajectoires géographique et résidentielle, l'aire de prospection et les projets résidentiels. Ces derniers ne feront pas l'objet d'un chapitre et seront abordé très brièvement avec les trajectoires résidentielles car bien qu'ils aient été abordés lors des entretiens, il s'est avéré que très peu de ménages envisagent déménager. Cela est sûrement dû au fait que nous avons rencontré une majorité de propriétaires qui ont acheté, dans la plupart des cas, ce logement pour y vieillir. De plus, les propriétaires déménagent moins souvent que les locataires.

Mais avant de présenter successivement chacune de ces trajectoires, arrêtons nous sur l'année de l'emménagement au Parc de la Suze. Le plus grand nombre d'emménagements (17 ; 26.2%) ont eu lieu en 2011. Sinon, il y a une moyenne de cinq emménagements par année, avec un maximum de huit en 2007, et un minimum de deux en 2003 et 2010. Les constructions des différents bâtiments se sont terminées en 2003, 2007 et 2008. Nous pouvons alors observer une corrélation avec les taux d'emménagements de 2007 à 2009 mais cela n'explique pas le maximum de 2011, qui est alors, sûrement, dû à une rotation élevée des habitants cette année-là mais aussi au fait que les logements n'ont pas été vendus, respectivement loués, très vite après la construction.

9.2.1. Type de domicile

Pour tous les habitants, le logement au Parc de la Suze est leur lieu de résidence principal. Cependant, huit ménages (12.3%) possèdent une autre résidence. Dans la majorité des cas (5), il s'agit d'une résidence secondaire, dans deux autres cas, du domicile du conjoint et finalement d'un pied-à-terre professionnel. Ces autres domiciles se situent à 75% (6) en Suisse (Genève, Berne, Tessin, Seeland, Argovie et Soleure) et pour un quart en Europe (France et Espagne).

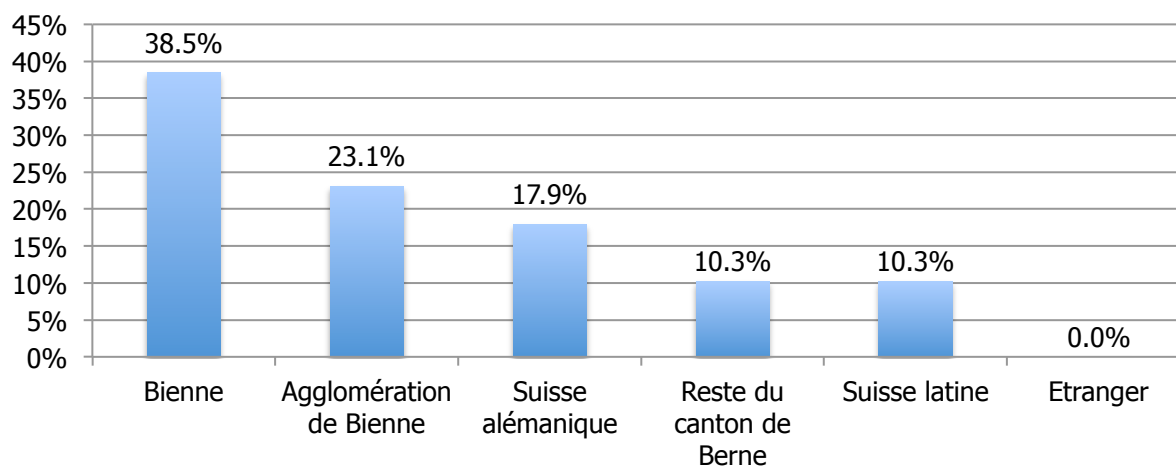
Dans les entretiens, nous avons pu constater de nouvelles de formes de mobilité résidentielle. En effet, un couple est bi-résidentiel pour des raisons professionnelles. De plus, quelques couples vivent dans des logements différents, ce sont des « living apart together (LAT) ».

9.2.2. Trajectoire géographique

Tous les ménages ayant répondu à cette question habitaient déjà en Suisse auparavant. Leur domicile précédent était déjà situé, dans presque deux tiers des cas (61.6% ; 24) dans la région : plus d'un tiers habitait déjà en ville de Bienne et presque un quart dans son agglomération (cf. Graphique 7). Environ 10% sont venus du reste du Canton de Berne, le même pourcentage de Suisse romande ou du Tessin. Finalement, près d'un cinquième (17.9%) sont venus des autres cantons de Suisse alémanique.

Il faut relever, pour cette question, un grand nombre de non-réponses (40% ; 26), catégorie qui n'a pas été prise en compte pour l'analyse quantitative. Lors des entretiens, nous avons appris qu'il y avait quelques ménages qui venaient de l'étranger, notamment pour des raisons professionnelles. Cela montre, une fois encore, l'apport des « mixed methods ».

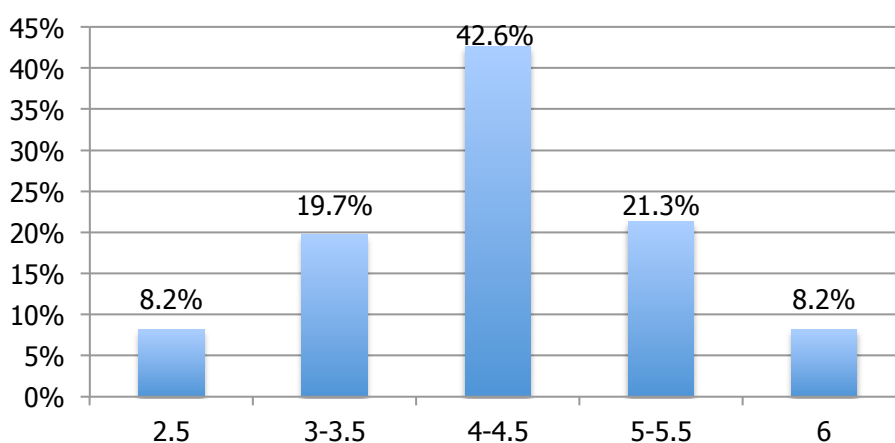
Graphique 7 : Lieu de domicile précédent



9.2.3. Trajectoire résidentielle

Concernant la taille des logements, les résultats du questionnaire ont montré que les appartements de 4 ou 4.5 pièces est la catégorie la plus présente, 42.6% (26) des ménages habitent dans un logement comprenant ce nombre de pièces. Les appartements de 3 ou 3.5 pièces et de 5 ou 5.5 pièces représentent, chacun, à peu près un cinquième du total (respectivement 19.7% ; 12 et 21.3% ; 13). Il n'y a pas de logement de moins de 2.5 pièces ni de plus de 6 pièces (cf. Graphique 8).

Graphique 8 : Nombre de pièces des nouveaux logements



Les résultats du questionnaire montrent encore que la taille des logements a plutôt diminué (37.7% ; 23) entre le domicile précédent et celui au Parc de la Suze. En général, la diminution est de une pièce (52% ; 12), et au maximum de 5.5 pièces. Ceci est probablement dû à la grande proportion de personnes âgées qui choisissent des appartements plus petits que leur domicile précédent qui étaient des maisons familiales. Dans un tiers des cas (32.8% ; 20) le nombre de pièces du logement n'a pas évolué et pour un quart des ménages celui-ci a augmenté (26.2% ; 16), au maximum de 4.5 pièces et le plus souvent d'une pièce (38% ; 6).

L'analyse du questionnaire montre que 61% (39) des ménages habitaient dans un appartement et 38.5% (25) habitaient dans une maison individuelle ou mitoyenne. 40.3% (25) étaient propriétaires, 58.1% (36) locataires et 1.6% (1) co-propriétaire. Au Parc de la Suze, la grande majorité des personnes (85.5% ; 53) habitent dans un appartement et 14.5% (9) habitent dans une villa urbaine. La proportion de propriétaires et de locataires est identique ;

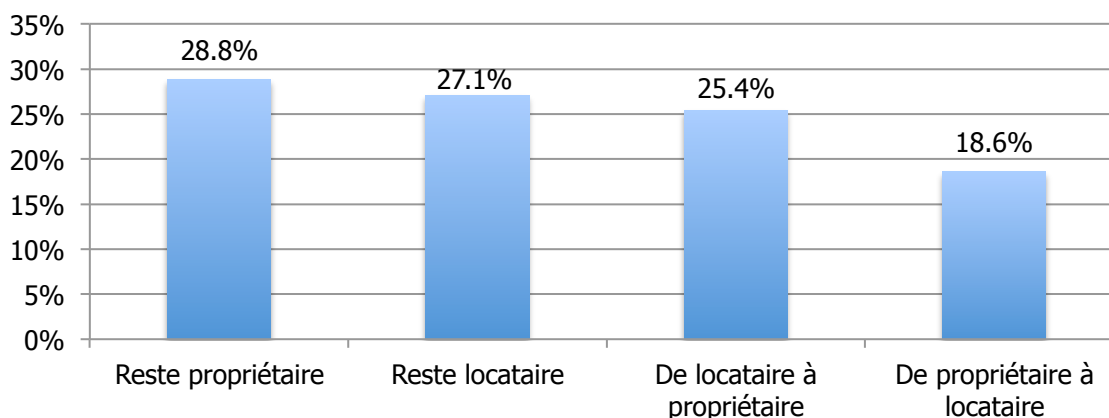
la moitié (50% ; 31) est locataire et l'autre propriétaire. Il y a toutefois trois ménages qui n'ont pas répondu à cette question. Il faut ajouter qu'il y a une surreprésentation de propriétaires parmi les ménages qui ont répondu au questionnaire. En réalité, il y a 37.2% des biens immobiliers du Parc de la Suze qui sont des propriétés et 62.8% qui sont en location. Toutefois, il faut souligner que tous les logements en propriété ont trouvé preneurs alors qu'un nombre important de locations est vide, et qu'il y a un tournus relativement élevé pour cette catégorie d'appartements :

« Wir haben hier [im Schüsspark Due] sehr sehr viel Wechsel, weil es einfach zu teuer ist. » (homme, 85 ans, retraité, vivant en couple)

En effet, les loyers pour les appartements du Parc de la Suze « Due » sont jugés très élevés par rapport à d'autres objets dans la ville de Bienne (cf. chapitre 7.2.3.1), ce qu'une grande partie des locataires a mentionné comme point négatif.

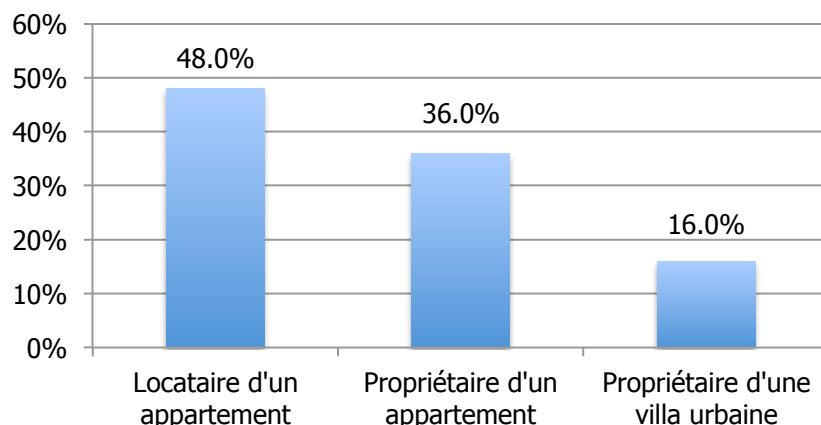
Le Graphique 9, ci-dessous, montre l'évolution du statut d'occupation entre le logement précédent et celui au Parc de la Suze. Nous pouvons observer que la tendance majeure est à la stabilité. En effet, 55.9% des habitants du Parc de la Suze ont gardé le même statut d'occupation entre leur logement précédent et l'actuel. S'il y a un changement, c'est dans la majorité des cas (57.7% ; 15) le passage de locataire à celui de propriétaire. Le cas le moins fréquent d'évolution du statut d'occupation est celui du passage de la propriété à la location (18.6% ; 11). Les ménages qui étaient propriétaires de leur ancien logement (38.5% ; 25) le sont restés dans 60% (15) des cas. Les habitants qui louaient leur domicile précédent (58.1% ; 36) sont restés locataires dans 44.4% (16) des cas.

Graphique 9 : Evolution du statut d'occupation



Si l'on se penche plus précisément sur les anciens propriétaires de maison qui représentent 38.5% (25) des ménages, nous remarquons qu'à peu près la moitié d'entre eux (48% ; 12) sont devenus des locataires (cf. Graphique 10). L'autre moitié (52% ; 13) est restée propriétaire. Parmi les ménages qui sont restés propriétaires, 30.8% (4) ménages ont gardé un habitat individuel en emménageant dans une villa mitoyenne, car ils ne désiraient pas habiter dans un appartement, et 69.2% (9) ont changé de type de logement en s'installant dans un appartement. Il faut encore ajouter que la majorité des maisons se situaient en périphérie de Bienne. Sinon, une maison était localisée en ville de Bienne, une autre dans le Jura bernois et une troisième en Argovie.

Graphique 10 : Evolution du type de logement et du statut d'occupation chez les anciens propriétaires de maison



Les types de trajectoires – neutre, promotionnelle ou régressive - classifiées selon l'évolution du nombre de pièces et du statut d'occupation du logement, sont majoritairement régressives (45.3% ; 29) pour les habitants du Parc de la Suze⁵⁵. Cela peut être dû à la proportion de personnes âgées pour les raisons que nous avons évoquées ci-dessus et également au fait que les logements en ville sont souvent plus petits que les maisons en périphérie. Toutefois, pour 37.5% (24) des ménages, la trajectoire résidentielle était promotionnelle et dans 11.2% (11) neutre, ce qui peut être interprété par le haut standing de ces logements et le nombre élevé de logements en propriété.

Concernant les projets futurs, les habitants ne pensent pas déménager, hormis deux ménages de propriétaires. Ils envisagent un déménagement dans une maison et tous les deux ne pensent pas revendre leur logement au Parc de la Suze mais le garder pour y revenir quand leur mobilité sera réduite :

« Je pense que si on peut le garder je pense que c'est intéressant de garder cet appartement. [...] ça peut être une sécurité aussi ou comme objet pour y habiter plus tard mais pour le moment on est toujours là! » (homme, 40 ans, actif à plein temps, vivant en couple)

9.2.4. Aire de prospection

La plupart des ménages ont choisi leur logement au centre-ville de Bienne pour les raisons que nous détaillons dans le chapitre 9.3 sur les motivations résidentielles. La localisation au centre-ville a joué un rôle important et si des alternatives ont été considérées, celles-ci se trouvaient également au centre ou, du moins, encore en ville de Bienne. Cependant, il existe quelques cas de figure de ménages qui sont arrivés au Parc de la Suze en ayant cherché un logement dans un rayon plus grand et moins bien défini. Le plus important, ce sont les personnes âgées ayant cherché un logement adapté à l'âge, indépendamment du fait de la situation au centre-ville de Bienne :

« [Er :] Und dann haben wir eine Art Alterswohnung gesucht, ob jetzt das in einer Stadt oder auf dem Land gewesen wäre, das ist egal. Wir haben uns dann für diese Wohnung hier entschlossen weil sie ist, ja sie ist im Park, wir sind wohl hier. [...] Aber es hätte auch sein können, dass die Wohnung in Worben gewesen wäre, wir

⁵⁵ Afin d'obtenir ces résultats nous avons comparé le statut d'occupation et la taille du logement précédent avec celui du Parc de la Suze. La trajectoire était considérée comme promotionnelle quand la taille du logement augmentait et/ou le statut d'occupation restait le même ou passait de locataire à propriétaire. Dans les cas inverses elle était régressive. Elle était considérée de neutre lorsque ni le statut d'occupation ni la taille ne changeaient.

hatten auch in Worben geschaut, wir haben in Lyss geschaut. [Sie:] [lieu du domicile précédent], aber da ist die Strasse zu nahe, und Studen ist erst jetzt oder nächstens fertiggestellt, und dort ist auch die Autostrasse, die Bahn und alles.» (homme et femme, 70 ans, retraités, en couple)

Pour certains ménages dont le choix n'était pas basé que sur la ville de Bienne, l'important était d'habiter dans une ville :

« J'ai regardé à Neuchâtel, j'ai regardé à Bienne, j'ai regardé à Morat et à Berne. » (femme, 75 ans, retraitée, vivant seule)

Pour ces ménages, les aspects financiers ont souvent joué un rôle important dans leur choix résidentiel. En comparant à d'autres régions suisses, ils sont finalement arrivés ou restés à Bienne ou au Parc de la Suze parce qu'ils n'auraient pas pu s'acheter un logement similaire ailleurs :

« [Er:] Und es war auch klar wir wollten eine Wohnung kaufen, dann hab ich im Internet geschaut, Lac Léman, für uns unbezahlbar. Fribourg, Neuchâtel, Yverdon, das Angebot war für unsere Bedürfnisse ungenügend, und hier in Biel konnten wir vier Projekte aussuchen, und dann sind wir hier gelandet, weil von den vier Projekten war das die zentralste Lage. [Sie:] Wenn wir in Genf etwas Bezahlbares und Wunderschönes gefunden hätten, könnten wir jetzt vielleicht auch in Genf sein, das hat dann keine Rolle mehr gespielt. [Er:] Also diese Wohnung am Lac Léman hätte 1 Million gekostet, das war einfach für uns zu viel. » (homme et femme, 70 ans, retraités, vivant en couple)

« Da ist wenig gekommen unter 7, 800'000 Schweizer Franken, und hier ist es etwas mehr als eine halbe Million, das ist der Unterschied, und also Bern, Luzern teilweise im Zentrum, das geht dann meistens über eine Million hinaus, das ist sauteuer. Also da ist ja Biel noch gut dran mit den Immobilienpreisen, gut das kann sich jetzt etwas verändern, aber im Schnitt steht Biel nicht schlecht da. » (femme, 60 ans, retraitée, vivant en couple)

« Et parce qu'on peut pas se permettre la vie qu'on gère ici à Zurich, on peut pas se la payer, on est du genre on veut partir deux, trois fois par année en vacances, on veut les deux une voiture, on aime bien manger, on aime bien vivre et tout ça, à Zurich, c'est limité, quoi. » (homme, 30 ans, actif à plein temps, vivant en couple)

Enfin, plusieurs ménages n'ont pas considéré d'alternatives en dehors du Parc de la Suze, mais différents logements dans ce quartier. Quand les villas urbaines et les appartements en PPE n'étaient pas encore tous vendus, voire construits, les ménages ont considéré les différents logements. Pour les appartements en location, il y a encore beaucoup d'alternatives à considérer, vu le grand nombre de logements non loués à l'heure actuelle.

Il faut aussi souligner que parfois les ménages ont découvert les logements du Parc de la Suze par hasard, alors que le processus de choix résidentiel n'était pas encore à la phase de recherche active, mais il y avait tout de même déjà une volonté ou une nécessité de déménager. La majorité des ménages dans cette situation habitaient déjà à Bienne ou dans son agglomération.

« Et puis dans notre logement où on était à ce moment là, on sentait qu'on risquerait de se retrouver avec un congé et c'est là que tout à coup en se baladant on est venu voir ici, c'était brut, ben tient ça, ça pourrait encore nous convenir puis on s'est décidé d'acheter cet appartement. » (homme, 60 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

« Non, c'est un petit peu par hasard par ici, ça faisait un moment que l'on regardait, bon on ne cherchait pas activement mais on avait les yeux ouverts et on a

une amie qui habite juste de l'autre côté et c'est en venant chez elle que les maisons ici se construisaient et après une fois que ça a été construit, pendant le chantier on est venu deux, trois fois et après une fois que c'était terminé on a visité. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

9.2.5. Synthèse des trajectoires

Pour tous les habitants, leur domicile au Parc de la Suze est leur résidence principale. A propos de la trajectoire géographique, selon le questionnaire, deux tiers des ménages habitaient déjà à Bienne avant d'emménager au Parc de la Suze et tous habitaient déjà en Suisse. Cependant, lors de notre observation sur place nous avons pu nous rendre compte qu'il y avait des ménages qui venaient de l'étranger. Les trajectoires résidentielles sont majoritairement régressives : la taille du logement a diminué et le statut d'occupation est resté le même ou est passé de propriétaire à locataire. En effet, il y a une relative forte représentation d'anciens propriétaires de maison qui sont devenu dans près de la moitié des cas locataires d'appartement au Parc de la Suze. Toutefois, une part importante des trajectoires sont promotionnelles. Concernant l'aire de prospection, la grande majorité des ménages avaient la volonté d'habiter dans un centre-ville et le plus souvent Bienne était une condition.

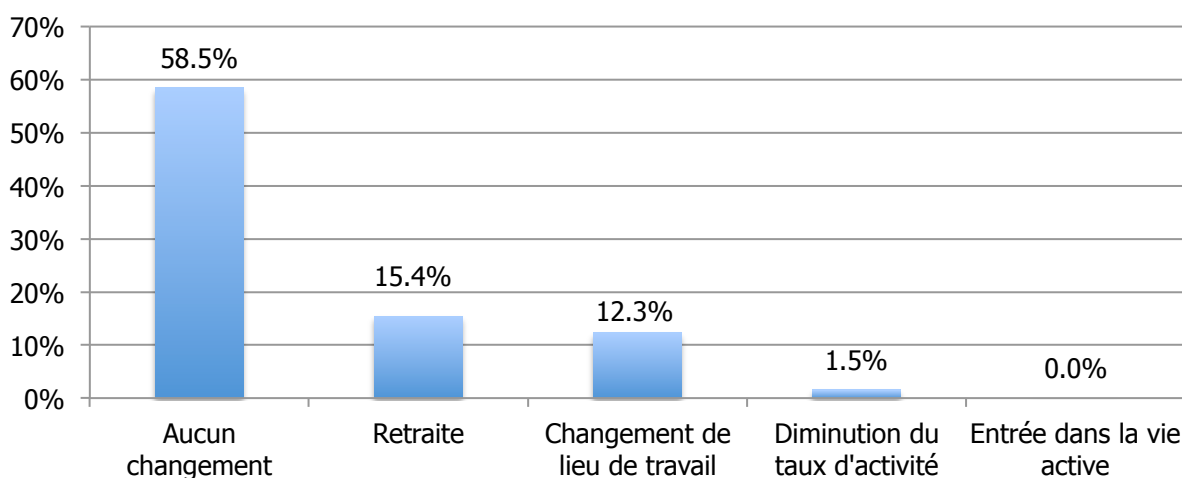
9.3. MOTIVATIONS RESIDENTIELLES

Cette troisième partie présente les résultats obtenus par l'analyse du questionnaire et des entretiens semi-directifs concernant les motivations résidentielles des habitants du Parc de la Suze. Les facteurs de motivations étudiés sont les éventuels changements dans la vie professionnelle ou de formation ou dans la structure du ménage, les divers degrés d'importance des facteurs liés au logement, au quartier, à la ville et à la localisation du Parc de la Suze ainsi que l'importance liée aux éléments de mobilité.

9.3.1. Changements dans la vie professionnelle

L'enquête par questionnaire a démontré que pour 58.5% (38) des ménages, l'installation au Parc de la Suze n'a pas été induite par un changement du point de vue professionnel (cf. Graphique 11). Le changement le plus souvent nommé est celui de la retraite (15.4% ; 10) suivi par le changement du lieu de travail (12.3% ; 8).

Graphique 11 : Changements dans la vie professionnelle des ménages



Lors des entretiens, la même tendance est ressortie, soit que peu de changements dans la vie professionnelle des ménages ont induit le déménagement au Parc de la Suze. Le changement le plus évoqué est également l'arrivée à la retraite :

« *Als das klar stand dass ich frühzeitig pensionieren kann mit 62, da haben wir gesagt jetzt müssen wir Nägel mit Köpfen machen, da haben wir eigentlich angefangen uns umzusehen [...] Die Pensionierung, das ist etwas was einen Lebensabschnitt beendet.* » (homme, 70 ans, retraité, vivant en couple)

« *Weil wir gesagt haben, so lange ich noch arbeite kommt es gar nicht in Frage, da bleiben wir oben. [...] Wir haben 20 Jahre in einem Dorf gewohnt, im eigenen Haus und seit meiner Pensionierung haben wir uns umgesehen, für die Zukunft.* » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

Le changement du lieu de travail a également été indiqué quelques fois, mais dans une proportion plus faible que lors de l'enquête par questionnaire. Cette différence est probablement due au fait que le changement de lieu de travail touche des ménages actifs et que ces derniers ont moins de temps à consacrer à une telle étude que les personnes retraitées. Ceci explique le nombre élevé de personnes citant la retraite comme élément déclenchant le processus de mobilité résidentielle :

« *On a déménagé parce que je voulais être proche de mon travail, comme j'ai travaillé à Bienne pour la [X], c'était important d'être dans la commune ou pas loin de la commune.* » (homme, 45 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

Si le facteur du lieu de travail a peu été évoqué pour le déménagement au Parc de la Suze, il a, par contre, joué un plus grand rôle lors de la venue à Bienne lors de mobilité résidentielle précédente :

« [...] *et puis je suis arrivé par le boulot, j'ai atterri à Bienne en 1976.* » (homme, 45 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

« *Je suis venu habiter à Bienne pour une raison professionnelle, c'est à dire que j'ai été engagé comme [X] à l'époque et puis c'était indispensable que je vienne habiter ici, c'est pour cela que j'ai déménagé de Berne jusqu'ici.* » (homme, 55 ans, actif à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

« *Dann habe ich, so schnell wie möglich wollte ich einen Beruf haben und habe eine Volontariatsstelle, un stage, [X] gesucht, und in Biel war etwas frei, und da bin ich also 1968 als Volontärin in die [X] gekommen und von da an war ich immer mit Biel verhängt auch wenn ich nicht gewohnt habe hier am Anfang.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

Le travail peut également être un frein à la mobilité. Parfois, certains postes obligent un habitat sur place. A la fin d'un contrat, lors de la retraite ou lors d'un changement d'employeur, une mobilité spatiale peut alors être envisagée :

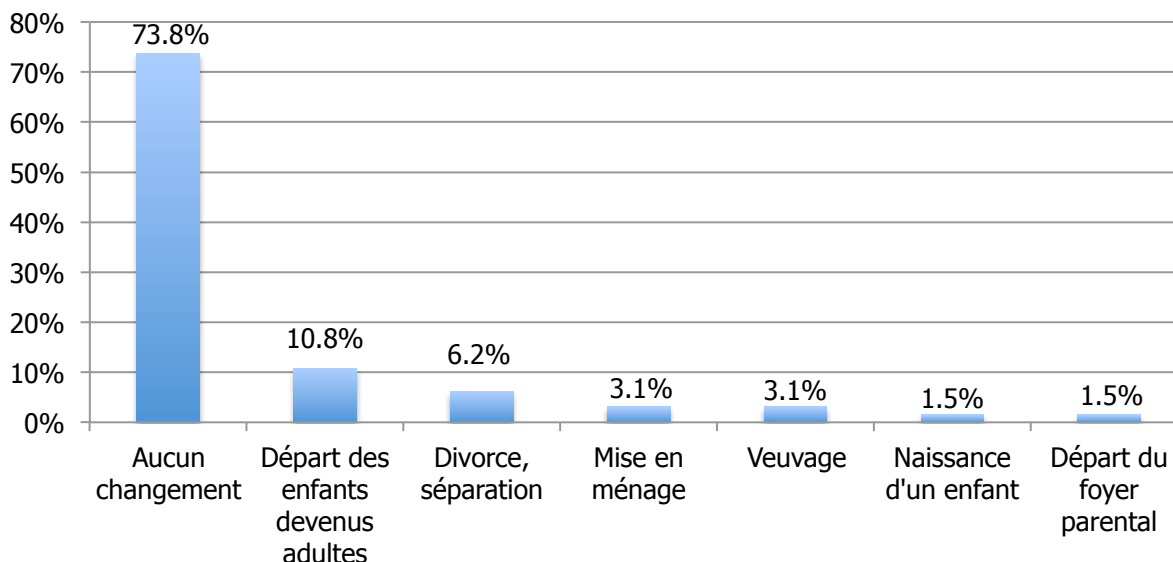
« *J'avais une activité de cadre qui m'empêchait de quitter [X]. [...] Mais en 2002 j'étais libérée de cette contrainte d'être bloquée.* » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

Le fait que peu d'emménagements au Parc de la Suze aient été induits par un changement professionnel, notamment par la raison d'un changement du lieu de travail, peut être dû au fait que nous avons eu un retour moindre des locataires, qui sont en général d'avantage susceptibles d'avoir changé d'emploi car l'accès à la propriété est plutôt envisagé une fois que la place de travail est considérée comme stable et perçue pour un long terme.

9.3.2. Les changements dans la structure du ménage

Pour la grande majorité (73.8% ; 26) des ménages, le déménagement n'est lié à aucun changement dans la structure du ménage (cf. Graphique 12). Le déménagement a eu lieu à la suite du départ des enfants seulement dans 10.8% (6) des ménages.

Graphique 12 : Changements dans la structure des ménages



Le départ des enfants du foyer parental joue un rôle dans le choix de déménager au centre-ville et est très souvent en lien avec la vente de la maison familiale :

« Und dann hatten wir schon lange darüber gesprochen, dass wir dann wenn die Kinder beide weg sind eigentlich gerne mehr ins Zentrum zügeln möchten. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

Lors des entretiens, trois ménages ont relevé la séparation comme facteur de leur déménagement au Parc de la Suze et dans un cas pour cause de veuvage :

« Après il y a toutes les composantes d'une séparation, imaginez qu'il y a l'affect, il y a la pratique, il y a tout, et puis mon épouse j pense qu'elle a eu un petit peu marre de s'occuper de tout ça, elle est partie à [X], et à [X], ben, pour elle, enfin pour les enfants c'était évident qu'ils allaient pas se transférer à [X] à l'école, donc ils voulaient continuer ici, donc j'ai assumé dans un premier temps, juste le rôle de père payeur. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, vivant seul, avec enfant/s)

« Wir waren ja zu zweit vorher, oder, und da in [X]. Da ist meine Frau leider gestorben dann [...] ich suchte was [...]. » (homme, 85 ans, retraité, vivant seul)

Certains déménagements ont également eu lieu pour emménager avec son/sa conjoint/e. Deux couples se sont mis en ménage au Parc de la Suze et pour l'un des deux cas, un des deux partenaires habitait déjà au Parc de la Suze :

« Parce que mon mari, à l'époque c'était mon ami, habitait ici et donc moi j'ai cherché, après, donc j'habitais au [X] et j'ai cherché un travail sur Bienne et j'ai déménagé pratiquement simultanément sur Bienne. » (femme, 35 ans, active à plein temps, vivant en couple)

Avant de passer aux motivations concernant les caractéristiques du nouveau logement, il est important de soulever qu'il y a d'autres changements qui sont certes moins fréquents mais qui

influencent néanmoins parfois la prise de décision de déménager, comme le voisinage ou encore, tout simplement, le besoin de changement :

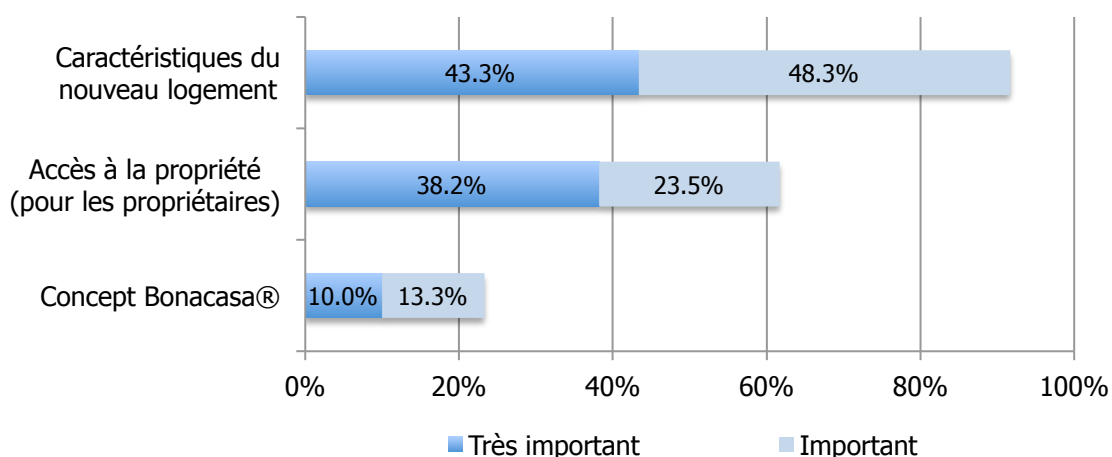
« Weil bei mir ist es so, ich könnte morgen nach Zürich, das ist mir gleich, oder sonst irgendwo hin, ich kann nicht so lange, das waren jetzt 20 Jahre, ich kann nicht so lange am gleichen Ort sein, es tat mir gut wieder einen Wechsel, ich brauchte das eigentlich wieder, den Wechsel, fort von dort, wieder etwas Neues, neue Nachbarn, das war bei mir ein wenig der ausschlaggebende Punkt. » (femme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

« Also es gibt schon noch einen anderen Grund, aber das hat mit unserer vorherigen Wohnsituation zu tun. Wir wären vielleicht noch länger dort geblieben wenn uns nicht etwas gestört hätte. [...] wenn man älter wird, wird man ein bisschen empfindlicher, also das ist uns mit der Zeit einfach auf die Nerven gegangen. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

9.3.3. Les spécificités du nouveau logement

Nous pouvons observer, sur le Graphique 13 ci-dessous, que les caractéristiques du nouveau logement étaient un facteur important ou très important pour presque tous les ménages (91.6% ; 55) ayant répondu à cette question. Le fait d'accéder à la propriété est également un facteur important ou très important pour les ménages concernés (61.7% ; 21). Par contre, et cela pour les propriétaires et les locataires, le concept Bonacasa® n'était important que dans 23.3% (14) des cas. Nous allons maintenant affiner ces résultats quantitatifs à l'aide de ceux des entretiens.

Graphique 13 : Importance des facteurs liés au logement



9.3.3.1. Le concept Bonacasa®

Comme nous l'avons décrit (cf. chapitre 7.2.4), le concept Bonacasa® repose sur trois piliers qui sont premièrement un standard de construction basé sur des critères écologiques et un équipement de qualité adaptés aux personnes à mobilité réduite. Deuxièmement, un standard de sécurité et troisièmement la prestation de services et d'offres.

« Donc c'est un petit ordinateur qui donnait des tas de renseignements sur la façon de Bonacasa de travailler, on pouvait aussi avoir pour cinq ou six restaurants des alentours les menus chaque jour. Non, c'était pas mal mais on ne l'utilisait pas et puis il y en a qui ont râlé en disant ça nous sert à rien ce machin, puis ils les ont enlevés, ça nous a baissé la location de, je ne me souviens plus, de 150 francs, puis il restait encore le bouton rouge de secours, pour appeler du secours quoi qu'il arrive. » (homme, 85 ans, retraité, vivant en couple)

La faible importance du concept Bonacasa® révélée par les résultats du questionnaire est confirmée par les entretiens semi-directifs :

« Also Bonacasa®: null, gar keine Rolle, das haben wir ja auch nicht mehr, das haben wir schon lange gekündigt, weil das nicht gebraucht wurde und zu teuer war. » (homme, 65 ans, retraité, vivant seul)

Ce service a joué un rôle pour les personnes à mobilité réduite ou pour certaines personnes qui espèrent ainsi pouvoir rester le plus longtemps possible dans ce logement :

« Oui, ça avait l'air intéressant parce qu'il y avait ce bouton rouge et on arrivait à joindre quelqu'un [...] » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant seule)

Ce concept n'a alors pas joué un rôle prépondérant lors du choix de venir habiter au Parc de la Suze. Il était même, notamment pour les couples actifs, un élément négatif puisque le service était obligatoire et demandait un paiement mensuel. Le standard a joué un rôle positif majoritairement pour les ménages à mobilité réduite ou les femmes seules.

9.3.3.2. Les différentes caractéristiques importantes du logement

Le questionnaire a révélé que les caractéristiques du logement étaient un critère particulièrement important. Nous exposons maintenant quelles sont ces caractéristiques et leurs différentes importances.

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, la taille de l'appartement, son espace et son volume ouvert sont des éléments qui sont très importants pour les habitants. Ils évoquent comme raison de cette importance: l'habitude de vivre dans un grand logement et l'indépendance vis-à-vis des autres membres du ménage. A ces raisons s'ajoute la volonté de pouvoir accueillir des amis, la famille, et notamment les petits-enfants, ainsi que d'avoir une chambre pour chaque enfant.

« Je souhaitais quelque chose avec un peu d'espace puis des volumes assez ouverts, typiquement j'aurais pu choisir au niveau des finitions, [...] là moi je me suis dit je laisse tout ouvert, j'avais envie de quelque chose d'ouvert et on fermera le cas échéant. » (femme, 35 ans, active à plein temps, vivant en couple)

« Es war ein Kriterium, klar, eben dass ich viel Platz habe und ich habe immer viel Platz gehabt und ich sehe nicht ein warum ich dann im Alter weniger Platz haben muss. [...] ich hätte nicht in eine kleinere Wohnung umziehen wollen. Also ich habe ein Büro, und dann ein Schlafzimmer und ein Gästezimmer und einen schönen Wohnraum. Das war für mich wesentlich. » (homme, 65 ans, retraité, vivant seul)

« Je peux regarder la télé en haut, [mon mari] peut regarder la télé en bas, on n'est pas tous sur le même étage [...] Je me dis qu'à la retraite on sera encore plus ensemble donc on sera encore plus l'un sur l'autre [...]. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

« Le fait qu'il y ait deux grandes chambres pour mes enfants c'était très important, les deux salles de bains aussi étaient importantes, j'ai des grands enfants qui ont peut-être votre âge, ils viennent avec leur copain, leur copine, donc il leur fallait une chambre à eux. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, ne vivant pas en couple, avec enfant/s)

Le rôle des enfants a également son importance pour le choix de l'étage, par le fait qu'au parterre il y ait un jardin et également qu'il n'y ait pas de voisins en dessous que les enfants pourraient déranger :

« Wir wollten auch im Parterre wohnen weil dann hat man etwas vom Garten, wenn man oben wohnt, hat man schöne Aussicht, aber der Garten braucht man dann

schon viel weniger. Und auch mit den Kindern, wenn sie da in der Wohnung rumspringen ist es viel besser wenn man im Parterre ist, sonst hat man immer Reklamationen von Nachbarn, oder, wenn sie dann rumspringen, das hört man dann sofort, und das war auch noch ein Kriterium fürs Parterre. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

L'importance d'avoir un logement lumineux et clair est un élément qui revient dans presque tous les cas, et est celui qui est relevé le plus souvent, avec la caractéristique de la taille du logement que nous avons vu précédemment. Cette envie de luminosité a joué un rôle dans le choix de l'étage de l'appartement :

« Also ein wichtiger Faktor war für uns auch eine Wohnung oben. Also vor allem mein Partner wollte gerne eine Wohnung haben die möglichst ganz oben ist und zwar wegen viel Licht, wir haben sehr viel Licht hier. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

« [Lui :] Par contre moi je l'ai aussi pris parce que c'était l'étage le plus haut, je ne prend pas un étage en dessous moi, je veux aller au top et ici c'est assez haut donc on a la lumière et le soleil il est plus long que tout le monde, surtout en hiver. [Elle :] La lumière c'était important pour nous. [Lui :] Le ciel donc, il faut voir le ciel. » (homme, 45 ans, actif à plein temps et femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

La vue est aussi un élément recherché par les ménages lors du choix résidentiel :

« Wir hatten halt das Haus, hatten einen wunderbaren Blick, weit offen, und das ist dann schon da im Hinterkopf, ja da wäre es schön wenn man irgendwo in der Nähe vom Himmel ist und mindestens etwas ein wenig etwas sieht. » (homme, 70 ans, retraité, vivant en couple)

« Also hier ist es optimal [...] wir haben uns eigentlich dafür entschieden weil da der Durchblick in den Innenhof der gegenüberliegenden Etappe so frei war, da ist man nicht direkt vis-à-vis einer anderen Wohnung, und auch schräg sieht man noch einen Teil des Juras und da hinten der Güterbahnhof und das fand ich sowieso recht interessant. » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

Une des caractéristiques importantes de l'appartement est l'impression d'indépendance. Les habitants relèvent à plusieurs reprises le besoin de se sentir chez soi, d'avoir son intimité :

« Puis il y a aussi, le fait qu'on puisse faire notre vie sans être toujours sous l'œil du voisin qui vous regarde entrer, sortir, ça c'est des choses que j'apprécie parce que je supporte pas si j'ai l'impression d'être surveillé. » (homme, 40 ans, actif à plein temps, vivant en couple)

Cette volonté d'intimité est parfois aussi relevée dans les inconvénients de l'appartement au travers du fait que certains ménages trouvent les bâtiments trop proches et voient ou entendent ainsi ce qu'il se passe chez leurs voisins :

« En fait ici le seul inconvénient de l'appartement, c'est les voisins assez proches, peut-être pas latéralement ou bien en-dessous, mais si on est sur la terrasse on est quand même à la vue de 40 appartements, cette espèce d'intimité qu'on aimerait un peu avoir. » (femme, 35 ans, active à plein temps, vivant en couple)

Le fait que les bâtiments soient modernes et pratiques a séduit beaucoup de ménages. Les éléments architecturaux et d'aménagement des logements qui ont particulièrement plus aux habitants du Parc de la Suze sont les grandes terrasses, les baies vitrées, les grands espaces et volumes des appartements et villas urbaines, ainsi que certaines commodités, telle que la configuration de la cuisine ou le fait d'avoir une machine à laver dans l'appartement :

« *Die Architektur find ich ansprechend und eigentlich sehr sympathisch.* » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

« *Alors ce qui m'a plu c'est un immense balcon.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

« *Moi ce qui m'a intéressé c'était la localisation, le grand balcon, le côté lumineux, les grandes baies vitrées, ça oui, ça c'était important pour moi, le fait qu'il n'y ait pas de seuil, je trouvais que ça faisait loft aussi en même temps, alors j'ai bien aimé cet aspect là.* » (homme, 50 ans, actif à plein temps, vivant seul, avec enfant/s)

Pour certains ménages, notamment chez les personnes à la retraite, la cuisine ouverte n'est pas ce qu'ils recherchaient, principalement en raison de l'habitude d'avoir une cuisine « fermée » :

« *Für die Wohnung ist natürlich die Küche mit ein Problem. Hier war das grösste Problem weil die Küche hier direkt offen ist, das ist natürlich, jemand wo nur das kennt, dem spielt's keine Rolle, aber wenn ich vielleicht, ich rede nicht von der Wohnküche, aber vielleicht hab ich noch so eine Abdeckung, eine Bar vorher, dass es nicht direkt offen ist, da gibt's natürlich schon gewisse Unterschiede.* » (homme, 65 ans, retraité, vivant en couple)

Lors des entretiens, le fait qu'il y a eu un coup de cœur pour le logement est ressorti à de nombreuses reprises :

« *Puis après il y a eu ce flash où toi t'es tout à coup tombée amoureuse de ce logement.* » (homme, 60 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

« *Ouais, des fois c'est au coup de cœur, c'est pas toujours très réfléchi, des fois il y a des critères qui sont un peu diffus, des choses, il y a des endroits qui conviennent bien.* » (homme, 40 ans, actif à plein temps, vivant en couple)

Enfin, nous avons pu observer que les personnes qui habitent dans des appartements font ce choix car ils n'ont plus envie ou ne peuvent plus entretenir une maison et son jardin :

« *Et si, en hiver, il fallait encore déblayer la neige c'était pour moi, donc là je me suis dit que je serais bien plus tranquille dans un appartement, disons que la maison avait rempli sa fonction d'élever les enfants.* » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

9.3.3.3. Le statut d'occupation

Les résultats quantitatifs montrent également que l'accès à la propriété était une composante importante pour les propriétaires dans 60% des cas (cf. Graphique 13, ci-dessus). Lors des entretiens, il nous a semblé que c'était un facteur important pour la quasi-totalité des propriétaires. Les raisons énoncées sont: le placement d'argent, le plus souvent provenant de la vente de leur bien immobilier précédent, le fait d'être 'chez-soi' qui comprend la sécurité de ne pas pouvoir être mis dehors par son propriétaire et encore la liberté de pouvoir choisir les finitions du logement :

« *Wir hatten ja ein Haus und was nützt das Geld auf der Bank.* » (femme, 80 ans, retraitée, vivant en couple)

« *Au niveau financier, c'est clair que j'ai investi un tiers du coût de l'appartement donc c'est de l'argent bloqué, à la retraite je ne l'ai pas à disposition mais je paie moins de la moitié d'une location moindre, je paie pas mille francs par mois, hypothèques plus charges, puisque les hypothèques sont extrêmement basses, si elles avaient été à quatre pourcents je n'aurais jamais pu le faire.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

« *Es ist ganz klar so wenn man mal Eigentum hat, man sich gewohnt ist, ist es eher schwierig in ein Mietobjekt zu gehen. Und mit dem Hintergedanken dass eines Tages, wenn wir selbst nicht mehr hier wohnen werden, dass möglicherweise der Sohn einzieht.* » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

Certains locataires, qui étaient propriétaires par le passé, n'ont pas voulu le redevenir en raison de l'âge (surtout afin de ne pas laisser un bien qui pourrait créer une charge, par l'entretien et/ou la revente pour les héritiers), de manque de moyen financier, d'absence d'héritiers ou d'incertitude quant à la durée de leur résidence à Bienne :

« [Er :] *Für uns war kaufen kein Argument [...] Wir haben vielleicht den Moment verpasst und dann sagt man sich wenn man dann über 60 ist oder 65 drüber, dann muss ich kein Eigentum mehr haben.* [Sie :] *Und wir haben auch keine Nachkommen.* » (homme et femme, 65 ans, retraités, vivant en couple)

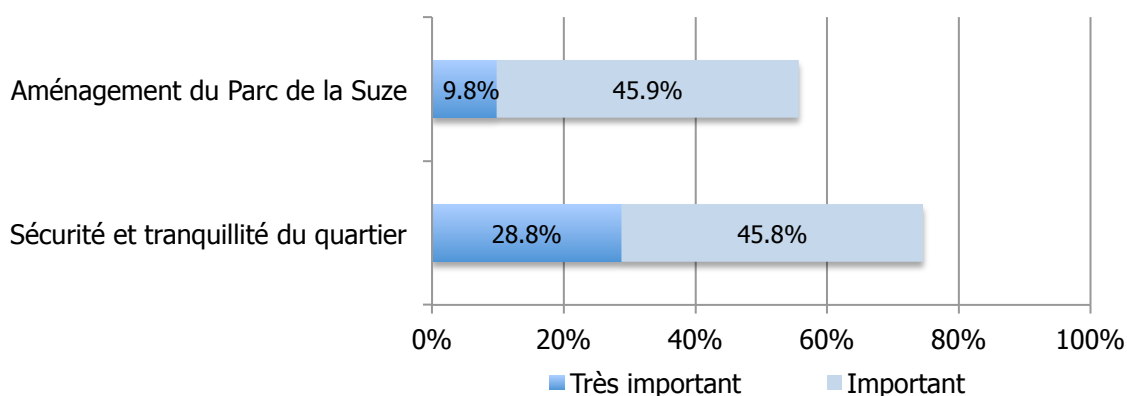
« *Meine Tochter hat jetzt die Eigentumswohnung, da hatte ich kein Geld noch eine neue zu kaufen.* » (homme, 85 ans, retraité, vivant en couple)

« *Es ist praktisch, wenn eins müsste gehen oder ganz Pflege braucht ist es doch besser hier in Miete nur, dann haben die Nachkommen auch keine Probleme wegen der Übernahme oder Verkauf.* » (femme, 70 ans, retraitée, vivant en couple)

9.3.4. Les caractéristiques du quartier et du Parc de la Suze

Dans les réponses au questionnaire, les caractéristiques du quartier comptent parmi les plus importantes. Dans presque trois quarts des cas, la sécurité et la tranquillité du quartier (74.6% ; 44) ont joué un grand rôle dans le choix du logement. L'aménagement du Parc de la Suze était important dans la considération de venir habiter dans celui-ci pour 45.9% (28) des ménages et très important dans 9.8% (6) des cas (cf. Graphique 14).

Graphique 14 : Importance des facteurs liés au quartier



Dans les entretiens, cette importance s'est révélée moins grande. En effet, il n'y a que très peu d'habitants qui ont évoqué d'eux-mêmes l'aménagement du Parc de la Suze ou la sécurité et la tranquillité du quartier comme étant des critères pour leur choix résidentiel. C'est pourquoi nous avons donc souvent posé des questions par rapport au quartier, suite auxquelles plusieurs tendances sont apparues. Ce sont surtout les espaces verts et la Suze de Madretsch renaturée qui ont été mentionnés. La disposition des bâtiments et des espaces publics qui permettent des espaces libres, malgré la forte densité, a aussi été relevée comme un point positif par plusieurs habitants :

« *Der Park da hat mir auch sehr gut gefallen mit der Schüss, da hab ich gefunden, da hat man beides ein bisschen, man hat Grün.* » (femme, 60 ans, retraitée, vivant en couple)

« Hier haben wir zwar eine Hausreihe ziemlich nahe, aber hier raus können Sie selbst sehen, hier der Jura ist eigentlich frei, so dass man nicht das Gefühl hat, nachdem man vom Dorf kommt, jetzt bist du hinter geschlossenen Mauern, ein wenig Freiraum ist immer noch da, und das ist nicht so selbstverständlich in der Stadt. » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

Le calme, plus ou moins relatif, surtout par rapport à la proximité du centre, a souvent été évoqué, particulièrement par les personnes âgées, qui passent plus de temps à la maison, et les personnes ayant habité à la campagne avant :

« [Er:] Und dann natürlich eben die Lage, man ist sehr rasch im Zentrum aber trotzdem ruhig. [Sie:] [...] hier ist es eigentlich ruhig, trotzdem man hört sehr viel vom Nachbar weil das wiederhallt irgendwie wenn sie auf dem Balkon sind, aber nachts ist es sehr angenehm da. » (homme et femme, 65 ans, retraités, vivant en couple)

« Je ne voulais pas aller sur une rue vraiment passante et bruyante, j'avais envie de pouvoir, quand le temps le permet, m'asseoir sur mon balcon en ayant pas trop de bruit, il y a en a un petit peu le matin, aux heures de pointe, il y a une circulation ici, mais à part ça c'est vraiment très, très calme, donc il y avait un peu les avantages de la campagne, pas tous les avantages bien sûr mais il y en avait certains tout en étant à deux doigts du centre-ville. » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

La mixité des habitants du Parc de la Suze ne représentait pas un critère important, à part pour certaines personnes, plus ou moins âgées, qui ne souhaitaient pas encore se retrouver dans un EMS ou dans un quartier où n'habitent que des personnes âgées :

« Je n'avais pas envie de vivre dans un antichambre du home et là, non, il y a une belle mixité, il y a pas mal de personnes âgées quand même, c'était des appartements quand même assez coûteux, bon plus entre-temps parce que en huit ans les coûts des appartements ont beaucoup augmenté à Bienne mais à l'époque ça restait quelque chose d'assez cher et ça a attiré des gens qui avaient déjà un certain parcours, parce qu'il fallait un capital de base et ça a éliminé un peu tous les jeunes mais entre-temps, il s'est rajeuni ce bâtiment et ça je le vois avec plaisir. » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

Quant au quartier autour du Parc de la Suze, nous avons constaté que la plupart des habitants ne le connaissaient pas du tout auparavant, même ceux qui habitaient déjà Bienne. Cela est probablement dû au fait qu'il s'agissait d'un ancien quartier industriel puis d'une friche et qu'il n'y avait rien dans le quartier qui attirait les gens qui y habitent maintenant (cf. chapitre 7.2.1.) et malgré sa situation centrale, ils ne le fréquentaient donc pas du tout. Cependant, ceux qui connaissaient le quartier en avaient plutôt une mauvaise image. Par exemple, à cause de la proximité de la Coupole⁵⁶, de la prostitution ou du trafic de drogues présents à l'époque dans le quartier :

« [Elle :] A cause du quartier on nous a dit « évitez, cherchez partout mais évitez ce quartier-là » ! [Lui :] C'est des gens qui ont à faire avec la police parce que c'est le quartier là les deux routes, Alexandre-Schöni et comme s'appelle l'autre, Kontrollstrasse, vous avez les peuples dans la nuit, les noirs. [Elle :] Les dealers, les prostitués, tout le boxon. Enfin c'est ce qu'on nous a dit. [Lui :] C'est ce qu'on nous a dit et d'aller voir on a trouvé de loin pas si terrible, ça allait encore bien. » (homme, 45 ans, actif à plein temps et femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

⁵⁶ La Coupole est un lieu alternatif de festivités culturelles et musicales de la ville de Bienne, situé à environ 200 mètres au sud-ouest du Parc de la Suze (cf. Carte 4, p. 61).

« Le quartier c'est peut-être le point qui nous a un peu défrisés avant qu'on vienne, parce que avec la Coupole, les habitants de la Coupole, enfin les habitués de la Coupole, y en a pas qui habitent, c'est quand même beaucoup des cas sans domicile fixe. Je passais facilement par là et ça m'arrivait de m'arrêter pour discuter avec, ils sont gentils, il ne faut pas en avoir peur mais il faut être correct avec eux. Avant de venir on s'est dit, c'est quand même un quartier qui est un peu couci-couça, hein. »
 (homme, 85 ans, retraité, vivant en couple, enfant/s adulte/s)

Ce lien avec la Coupole n'a probablement pas été fait par tous les habitants puisqu'il est apparu que la plupart d'entre eux considèrent comme quartier un espace très restreint autour du Parc de la Suze, voire uniquement celui-ci. De plus, la forte présence d'habitants d'origine africaine dans les immeubles situés entre le Parc de la Suze et la Place Centrale a été évoquée par certains habitants, mais sans avoir influencé leur choix résidentiel. L'insécurité a été évoquée comme gênante par une seule personne (une femme vivant seule).

Mais, le quartier dans lequel se situe le Parc de la Suze ou ses spécificités n'a finalement joué que peu de rôle dans le choix résidentiel de la grande majorité de ses habitants :

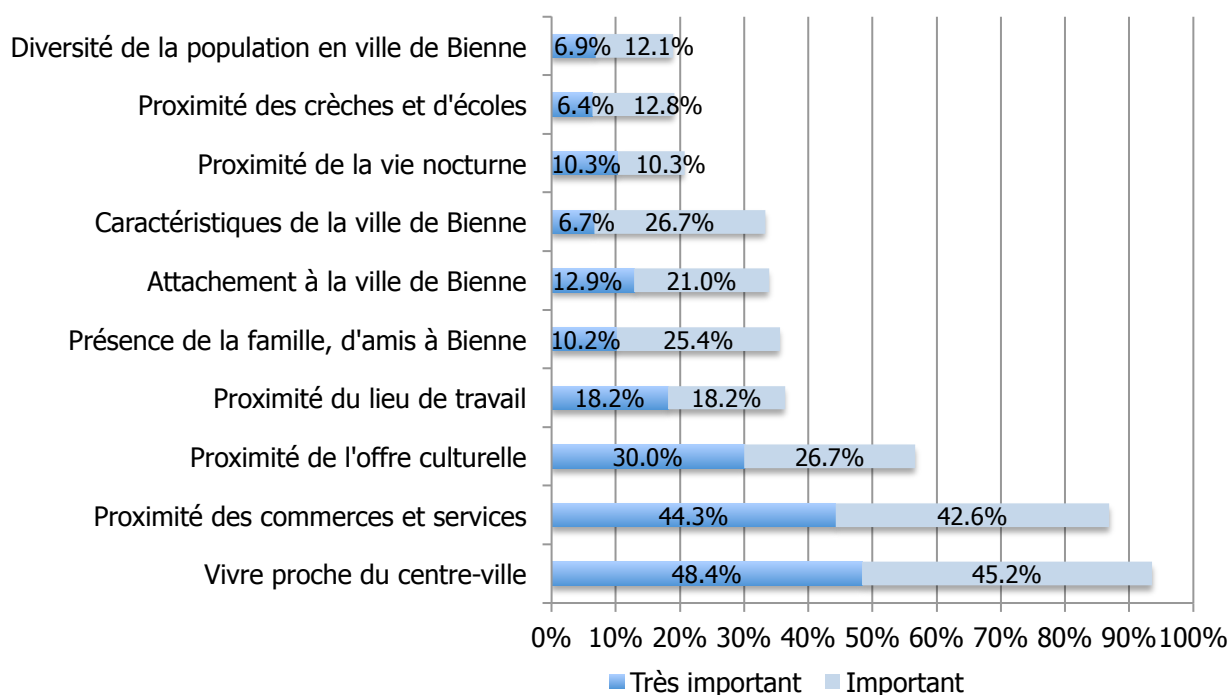
« Pas ce quartier plus qu'un autre, si ça avait été de l'autre côté de la ville, face à la gare avec les mêmes distances, ça me convenait aussi. » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule, enfant/s adulte/s)

Même si les spécificités du quartier environnant n'étaient donc pas du tout importantes dans le choix résidentiel des habitants du Parc de la Suze, ses caractéristiques générales comme la sécurité et la tranquillité ont joué un rôle important. L'aménagement du quartier a également été d'une grande importance pour la plupart des habitants.

9.3.5. Les facteurs liés à la ville et à la localisation du logement

Du questionnaire, il ressort que les facteurs les plus importants liés à la ville et à la localisation du logement sont (cf. Graphique 15) : le fait d'habiter proche du centre-ville (93.6% ; 58),

Graphique 15 : Importance des facteurs liés à la ville et à la localisation du logement



la proximité des commerces et des services (86.9% ; 53) et la proximité avec l'offre culturelle (56.7% ; 34). Les caractéristiques de Bienne, l'attachement à la ville et la présence de famille ou d'amis ont été relevés comme un facteur important ou très important par environ un tiers des ménages. La proximité du lieu de travail a été relevée comme importante ou très importante par près de 40% (16) des ménages ayant répondu au questionnaire. Il faut alors rappeler que, comme vu dans le chapitre 9.1.3, près de 40% des personnes sont à la retraite ou rentières et qu'il y a eu un tiers (32.3% ; 21) de non-réponses à cette question (que nous avons ignoré dans le résultat final), ce qui peut expliquer que ce facteur ne paraisse pas si important. La proximité des crèches et des écoles ainsi que de la vie nocturne de même que la diversité des habitants de la ville de Bienne sont, par contre, les facteurs les moins importants.

9.3.5.1. L'importance de vivre au centre-ville

Les entretiens menés auprès des habitants du Parc de la Suze ont confirmé le résultat du questionnaire par rapport à l'importance du facteur « vivre proche du centre-ville ». En effet, tous les habitants ont évoqué des facteurs qui ont trait à cette thématique, il s'agit de facteurs allant de l'importance très générale de vivre dans le centre d'une ville, à des caractéristiques très spécifiques, soit de la ville de Bienne en particulier, soit de proximités ou d'accessibilités particulières que nous allons présenter de manière détaillée par la suite.

En général, on peut dire que le critère d'être à proximité du centre-ville était une condition importante dans le choix résidentiel de la grande majorité des habitants du Parc de la Suze :

« Les avantages c'est que c'est près de la ville [...] puis si vraiment il faut quelque chose on est vraiment, on est centré. C'était un des critères qu'on cherchait, le même logement au fin fond de Mâche ou Madretsch, on l'aurait pas pris. » (homme, 85 ans, retraité, vivant en couple, enfant/s adulte/s)

Ce souhait de rester ou retourner habiter en ville s'explique pour de nombreux ménages par une préférence générale de la ville, indépendamment de Bienne :

« Ich wollte eigentlich immer in die Stadt zurück. » (femme, 80 ans, retraitée, vivant en couple, avec enfant/s)

« Puis on est des citadins. Donc pour nous c'était clair qu'on restait en ville. » (homme, 60 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

A part les différentes raisons sous-jacentes à l'importance de vivre à proximité du centre-ville qui font référence notamment aux aspects pratiques et à la ville de Bienne en particulier, et qui seront détaillées par la suite, quelques autres explications ont été données. Notamment, l'anonymat que permet la ville, au contraire de la campagne ou encore le mouvement, la vie qu'on retrouve en ville :

« [Sie:] Also für mich war schon eben das Zentrum, einfach das Stadtleben wieder, auch ein bisschen anonym sein [...]. [Er:] Also für mich ist es ähnlich, wobei, ich weiss nicht, mir hat eigentlich auch die Stadt an und für sich, die Anonymität in einer Stadt, [...] die Anonymität hat man auf dem Land eben nicht so, vor allem, ich hab's ja erklärt, wenn man dann vielleicht noch ein politisches Amt hat. » (homme, 70 ans et femme, 60 ans, retraités, vivant en couple)

« Moi c'était plutôt, oui vivre en ville car j'aime la ville, j'aime le mouvement, j'aime qu'il y ait des gens autour, j'aime pas trop les petits quartiers où on ne voit personne [...] être en ville plutôt qu'à l'extérieur c'était pour la vie qu'il y a au cœur de la ville. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

« *Es ist Leben! [...] Die Städte haben halt diese schöne Unruhe, diese schöne Unruhe die macht's aber auch spassig teilweise, lebendig.* » (homme, 70 ans, retraité, vivant en couple)

Une dernière explication que nous avons trouvée est celle du retour en ville, un environnement connu. En effet, plusieurs ménages sont retournés au centre-ville où ils avaient déjà grandi ou vécu auparavant ou après une phase où ils habitaient dans un quartier moins central de la ville, voire en dehors de la ville. Parfois ceci est en lien avec le départ des enfants :

« [Er:] *Und für uns war es immer klar weil wir beide eigentlich mehr oder weniger in der Stadt aufgewachsen sind, dass wir dann später wieder in eine Agglomeration ziehen oder in eine Stadt wo die Infrastruktur vorhanden ist. [...] und weil wir eine gewisse Erfahrung natürlich von der Jugend her etwas von der Stadt haben. [Sie:] Ich glaube das prägt einen schon, ob man in einer Stadt aufgewachsen ist oder auf dem Land.* » (homme, 70 ans, retraité, vivant en couple)

« *Ja, als die Kinder kleiner waren haben wir im [...] -Quartier gewohnt, das ist am Rand der Stadt und das war praktisch weil wir dort die Kinder zu jeder Tageszeit einfach rauslassen konnten und dann haben wir entschieden, wenn die flügge sind dann gehen wir wieder in die Stadt zurück.* » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

Notons, pour terminer, que pour quelques ménages, c'était plutôt un hasard de se retrouver en ville. Pour eux d'autres critères ont été importants et le fait de se retrouver à proximité du centre-ville n'était pas une priorité.

9.3.5.2. L'importance des différentes accessibilités et proximités

La proximité de différents lieux de la vie quotidienne ou par rapport aux loisirs a joué un rôle important dans le choix résidentiel, mais il faut considérer que souvent, cette importance se cache dans l'importance de vivre à proximité du centre-ville qui implique la proximité de la plupart des critères mentionnés dans le questionnaire :

« *Aber was uns vor allem gefällt ist, dass wir jetzt hier so nah sind, zu allen möglichen Sachen, kulturellen Sachen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhof, es ist alles näher als vorher. Nicht viel, aber es [ist in] Fussdistanz, am Zentralplatz sind Sie in 5 Minuten oder so.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

Tout de même, plusieurs proximités ont été évoquées de manière explicite par les habitants du Parc de la Suze lors des entretiens, et leur importance suit celle que nous retrouvons dans les résultats du questionnaire. La proximité des commerces et services est en effet celle qui est le plus mentionnée, suivie par la proximité de l'offre culturelle, notamment des cinémas :

« *Ich [wollte] schon wieder nahe ins Zentrum und nahe zu den Einkaufsmöglichkeiten.* » (femme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

« *J'ai pas envie d'aller en campagne même si ça m'attire beaucoup, parce que j'ai des amis qui habitent en campagne, mais la proximité, décider à 8 heures moins 5 d'aller au cinéma, je trouve que c'est super.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

Pour les personnes actives occupées, la proximité du travail a aussi joué un rôle, bien que plutôt mineur. C'est plus l'accessibilité de Bienne, la proximité de la gare CFF par exemple, qui a été mentionnée (cf. chapitre 9.3.7.).

9.3.5.3. Les caractéristiques de la ville et l'attachement à Bienne

Pour de nombreux habitants du Parc de la Suze, les caractéristiques de Bienne et/ou leur attachement à la ville ont joué un rôle très important, cet aspect est apparu beaucoup plus dans les entretiens que dans les résultats du questionnaire.

Parmi les caractéristiques qui sont fortement appréciées à Bienne, le bilinguisme est très souvent mentionné. En particulier, mais non seulement, par les différents couples dont l'un des membres est francophone et l'autre germanophone, une configuration que nous avons rencontrée plusieurs fois dans le Parc de la Suze. Pour certains couples, cela était même le critère principal de s'installer à Bienne :

« *Oui car c'est bilingue, c'était pratique, lui il est suisse-allemand mon mari, moi je suis française, pour les enfants, comme c'est moi qui ai subi [sic !] la scolarité, on les a placés dans des écoles francophones [...] c'est pour cela qu'on est à Bienne.* » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

« *J'aime beaucoup ce côté bilingue, je trouve très agréable, on a beaucoup d'amis suisses-allemands et quand on passe des soirées avec eux chacun parle dans sa langue et on se comprend tous et ça, c'est vraiment une spécificité de Bienne, très, très agréable, un grand atout pour la ville.* » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

La situation géographique et topographique de Bienne est souvent mentionnée, que ce soit la présence du lac, la proximité du Jura ou la situation centrale par rapport à de nombreuses autres villes suisses voire la proximité de la France :

« *Il faut dire que Bienne est remarquablement placé, on a le lac tout près, quand on faisait du ski, à 40 minutes on avait les Savagnières au dessus de Saint-Imier, puis l'Oberland n'est pas si loin. C'est vraiment bien centré. Puis c'est aussi une des raisons pour lesquelles on n'aurait pas voulu aller ailleurs qu'à Bienne.* » (homme, 85 ans, retraité, vivant en couple)

« *Und für mich ist sowieso klar, hier hat's alles, den Jura, den See, man ist schnell in Bern, schnell in Zürich, mittendrin sozusagen. Und zudem find ich Biel eine gute Stadt, offen, zweisprachig, ja.* » (femme, 65 ans, active à temps partiel, vivant en couple)

Cette citation évoque un autre aspect qui a souvent été mentionné comme positif : il s'agit du multiculturalisme, de l'ouverture d'esprit des Biennoises et Biennois qui est sûrement aussi due au fait que la ville soit bilingue :

« [Sie:] *Die Leute sind auch toleranter finde ich. [Er:] die Toleranz kommt, das ist neben den Nachteilen die Biel hat, ist eben auch die Toleranz von den Leuten anders, die müssen ja selbst aufeinander zugehen.* » (homme, 70 ans et femme, 60 ans, retraités, vivant en couple)

« *J'aime le côté bilingue même si je ne suis pas une bonne bilingue, très multiculturel, ça j'aime beaucoup [...] c'est vraiment une chance* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

« *C'est une ville qui bouge bien, les gens sont pas mal ouverts, les gens sont pas snob.* » (homme 40 ans, actif à plein temps, vivant en couple)

Finalement, le caractère spécifique de la ville de Bienne, souvent vu comme plutôt négatif, est aussi apprécié par certains habitants :

« *C'est vraiment ce côté, moi ce que j'aime, ce que la plupart des gens ici n'aiment pas trop, Bienne c'est un peu sale, c'est pas parfait et il y a des quartiers un peu*

négligés et bon il y a des endroits extraordinaires juste à côté, j'aime bien ça, ce côté un peu vieille maîtresse qui se soigne plus tellement sauf pour certaines occasions parce qu'il y a la vieille ville, c'est extraordinaire, le long de la Suze, presque anglais, des femmes ricandes de l'époque et bon il y a certains quartiers, bon maintenant ils ont construit beaucoup mais juste là il y en avait, près de la rue de Madretsch, c'est des quartiers populaires, vraiment, pas très bien entretenus et à Bienne, bon de moins en moins, mais vous pouvez encore jeter quelque chose par terre sans que ça fasse scandale, mais à Berne vous n'osez pas jeter un mégot de cigarette ou un papier parce que presque tout le monde vous regarde, c'est ce côté-là que j'aime bien. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

Très souvent, ces spécificités de Bienne ont renforcé ou facilité l'attachement à cette ville, dans le sens où il n'existe pas vraiment d'alternative, aucune autre ville qui lui ressemble. L'attachement à la ville de Bienne représente, en effet, un des critères que nous avons retrouvés le plus souvent dans nos entretiens, à quelques exceptions près. Deux cas de figure d'attachement existent. D'une part, les Biennois et Biennoises d'origine (de naissance) sont souvent attachés à leur ville au point qu'ils n'iraient jamais s'installer ailleurs, ce qui impose aussi ce lieu de résidence à leurs partenaires :

« Also ich bin in Biel geboren und war immer hier, und das ist meine Stadt sozusagen. » (femme 65 ans, active à temps partiel, vivant en couple)

« Ah, das hat mit meinem Partner zu tun, der ist von Biel und der geht nie weg von Biel. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

D'autre part, les personnes venues à Bienne il y a plus ou moins longtemps ont très souvent développé un même attachement et un amour semblable et ne se voient plus quitter la ville :

« Ich kam vor Jahrzehnten nach Biel, und dann waren wir in [...] draussen und dann in [...] und aus diesem Grund sind wir halt eigentlich jetzt nach über 30 Jahren in Biel geblieben. » (femme, 65 ans, retraité, vivant en couple)

9.3.5.4. La présence de la famille et d'amis

Parmi les différents aspects liés à la ville, il y en a un qui ressort de manière particulière, et ceci beaucoup plus que dans les résultats du questionnaire. Il s'agit de la présence de la famille ou d'amis, que ce soit en ville de Bienne ou plus ou moins à proximité de celle-ci.

Il y a plusieurs cas différents dans lesquels cette présence a joué un rôle pour le choix résidentiel. Pour la famille, les cas les plus fréquents concernent la présence d'enfants adultes et de parents âgés. De nombreux couples ayant des enfants adultes, et particulièrement aussi des petits-enfants qu'ils gardent régulièrement, ont aussi choisi leur logement pour être proches de ceux-ci. Bien que ce n'était jamais le premier critère, cette proximité relevait quand même d'une grande importance. Il faut aussi constater que très souvent, elle allait de soi : les enfants étant installés dans la région de Bienne, les parents ne voulaient pas abandonner cette proximité pour de multiples raisons :

« Zweitens dass dann eben die Tochter in der Nähe ist, die hat auch schon Kleinkinder und der Sohn hat auch ein Haus hier jetzt in [X] da schlagen dann meist die Mütter durch. » (homme, 70 ans, retraité, vivant en couple)

« Mes enfants m'ont dit que l'âge avancé peut-être ce serait mieux d'être un peu plus près d'eux, car pour aller à [X], en été, pour ceux qui travaillent, c'est assez difficile alors je me suis dit pourquoi pas. » (femme, 75 ans, retraitée, vivant seule)

Cependant, il faut tout de même relever que cette proximité des enfants n'est de loin pas un critère pour tous les parents. Parmi ceux que nous avons rencontrés, une grande partie n'a

pas jugé important de se rapprocher des enfants, c'est surtout le cas pour ceux installés de longue date à Bienne dont les enfants sont allés habiter ailleurs.

Un autre facteur qui a influencé le choix résidentiel est le fait d'avoir des parents d'un certain âge. Comme pour les enfants ce n'est qu'un facteur secondaire:

« Parce que j'étais, déjà ma mère habitait Bienne et je voulais aussi être près d'elle, elle était toute seule, comme ça je pouvais la voir plus facilement. » (femme, 60 ans, active à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

Un cas très spécifique a joué un rôle majeur dans le choix résidentiel, le fait de rester à proximité de ses enfants, encore relativement jeunes, après une séparation :

« J'ai cherché que sur la ville de Bienne, parce que j'ai mes enfants qui y habitent et moi je ne voulais pas m'éloigner de mes enfants et donc l'avantage aussi c'est que c'est un grand appartement dans lequel on pouvait être cinq. » (homme, 55 ans, actif à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

Enfin, la présence d'amis ou de l'entourage a également joué un rôle très important pour la plupart des personnes, particulièrement pour les personnes qui n'ont plus de famille ou dont la famille est très éloignée de Bienne, et d'autant plus pour les personnes vivant seules :

« Je me suis rendue compte que le fait d'habiter dans un endroit où d'autres amies habitaient pouvait être intéressant pour les périodes aussi plus âgées. Mais aussi pour l'entraide quotidienne, ce qui fait que l'on est dans un quartier où on est plusieurs amies d'avant, ce qui est très important, et puis des relations qui se sont tissées ici aussi. [...] La proximité d'amis, oui, avec l'idée de vieillir et d'avoir besoin et en plus d'amies seules aussi, j'ai des amis en couple mais j'ai des amies célibataires aussi. Donc en tant que personne seule c'est aussi intéressant d'avoir d'autres personnes seules autour parce qu'on sait qu'on n'a pas les mêmes besoins d'entraide, pour faire appel pour des bricoles aussi. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

D'autres raisons relatives à la proximité de personnes relèvent, pour les couples non cohabitants, du fait de s'approcher de leur compagnon ou de leur compagne avec qui ils n'envisagent pas d'habiter ensemble à moyen terme :

« C'est un peu compliqué l'idée d'habiter avec lui, non ! J'ai été mariée, ça m'a suffi. Après, il y a eu des relations qui ont duré très longtemps mais jamais j'ai réenvisagé d'habiter avec quelqu'un. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

9.3.6. Âge et maladies

Dans le questionnaire, même si aucune question ne concernait l'âge et les maladies, de nombreux ménages les ont mentionnés dans la rubrique « autres » aux changements dans la structure du ménage qui auraient influencé le déménagement. En effet, 15.4% (10) des ménages ont ajouté cette réponse. Il s'agit de personnes à mobilité réduite, à la suite d'une maladie, d'un accident ou en raison de l'âge. Plusieurs personnes se déplaçant en chaise roulante ont choisi un logement dans le Parc de la Suze, étant donné que les appartements sont construits sur le standard Bonacasa®. De plus, la localisation du logement dans un centre-ville qui est plat facilite leurs déplacements.

Pour tous les ménages qui ont choisi leur logement au Parc de la Suze pour y passer leur retraite, le fait d'anticiper une mobilité réduite une fois qu'ils seront plus âgés a joué un rôle très important : c'est-à-dire d'être à proximité du centre-ville et de pouvoir s'y rendre facilement sans voiture. Nous présenterons cet aspect dans le chapitre 9.3.7.3. Les caractéristiques

du logement ont également joué un rôle important (cf. chapitre 9.3.3) Souvent, le fait général de trouver un appartement adapté à l'âge a guidé le choix résidentiel :

« [Sie:] Also, erstens einmal suchten wir eine Wohnung die dem Alter entspricht. Es ist rollstuhlgängig. [Er:] Und dann auch im Hinblick auf das Alter, dass man eine Wohnung sucht wo man möglichst lange bleiben kann, also nicht dass man vielleicht nach fünf oder zehn Jahren wieder umziehen muss in dann eine entsprechende Wohnung. [...] Ja, weil wir haben schon ein Alter, aber wir fühlen uns noch nicht für ins Altersheim, also wir würden auch keine Wohnung nehmen in einem Altersheim, und so wie's hier ist, eben ausgebauter Standard, kann man bis fast 80% pflegebedürftig bleiben, das ist natürlich auch ein Vorteil. » (femme et homme, 65 ans, retraités, vivant en couple)

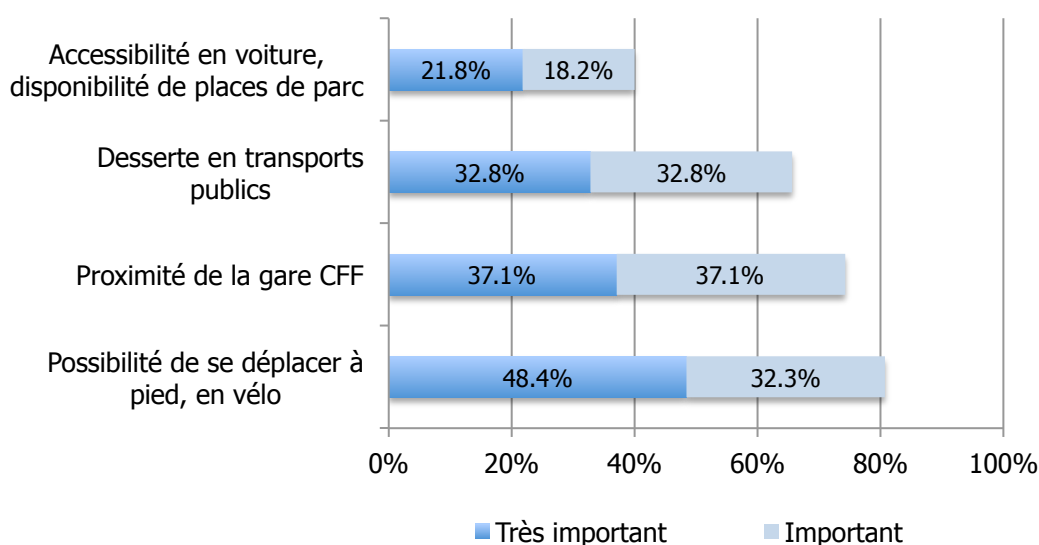
« Wir haben uns gesagt, wenn wir jetzt schon nochmals umziehen, dann soll das eigentlich nachher so lang wie möglich eine gute Wohnung sein, in der wir auch bleiben können, wenn gewisse „Gebrechen“ [Gebrechen] im Alter kommen [...] und das war hier nachher absolut der Fall, weil die Wohnung war noch im Rohbau als wir sie kauften, und wie gesagt auch unsere Dusche, das konnten wir dann bestimmen wie's ausgebaut wird, es ist alles rollstuhlgängig. » (femme, 70 ans, retraitée, vivant en couple)

9.3.7. L'importance de la mobilité dans le choix résidentiel

Les facteurs liés à la mobilité comptent parmi les motivations résidentielles les plus importantes des habitants du Parc de la Suze. Cela ressort d'une part de l'analyse du questionnaire qui contenait quatre facteurs de ce domaine parmi les vingt-neuf aspects listés. D'autre part, les entretiens semi-directifs ont aussi mis en évidence la grande importance de la mobilité (surtout non-automobile) dans le choix résidentiel.

L'enquête par questionnaire montre que le fait de pouvoir se déplacer à pied et en vélo représente le facteur le plus important des aspects de mobilité. Il est important et très important pour 80.7% des habitants (48.4% le considèrent comme très important, 32.3% comme important). Le fait d'être à proximité de la gare CFF et la desserte en transports publics le sont également pour 74.2% et 65.6% des ménages. Par contre, l'accessibilité en voiture et la disponibilité de places de parc sont des facteurs importants que pour 40% des ménages (cf. Graphique 16).

Graphique 16 : Importance des facteurs liés à la mobilité



9.3.7.1. La mobilité douce et les transports publics

Dans leur choix d'habiter à proximité du centre-ville, les 65 ménages ayant répondu au questionnaire accordent donc une très grande importance aux facteurs relatifs à la mobilité douce – la mobilité piétonne et cycliste – et aux transports publics. En effet, il n'y a – hormis les caractéristiques du logement – que la proximité des commerces et des services et le fait de vivre proche du centre-ville qui ont atteint des valeurs plus élevées de réponses « très important » et « important » dans les questionnaires (à savoir 93.6% et 86.9%). Cela montre également que ces deux domaines sont liés. Un autre fait qui appuie la grande importance de ces facteurs sont le nombre très faible de ménages qui ont accordé peu ou pas d'importance à ces trois aspects : uniquement 6.5% des ménages considèrent peu ou pas du tout important la possibilité de se déplacer à pied ou en vélo, ces proportions s'élèvent à 8.1% pour la proximité de la gare CFF et à 17.2% pour la desserte en transports publics (bus). L'importance de ce dernier chiffre peut probablement être expliqué par le fait que pour la plupart des habitants, la desserte en bus est moins importante, vu les courtes distances par rapport au centre-ville (la Place Centrale se situe à environ 500 mètres) et à la gare CFF (à environ un kilomètre), ainsi que le fait que le Parc de la Suze n'est pas particulièrement bien desservi par le réseau de bus urbains, l'arrêt le plus proche se trouvant à environ 200m (cf. chapitre 7.2.2).

Ces résultats sont confirmés par les entretiens. Le résultat le plus clair est l'importance accordée à la possibilité de se déplacer à pied, et dans une moindre mesure en vélo, par la quasi-totalité des ménages interrogés. Souvent, il s'agissait d'un des premiers critères évoqués en réponse à la question générale « Pourquoi êtes-vous venu habiter ici ? » que nous avons posée au début de chaque entretien :

« [Sie:] *Man kann alles zu Fuss, einkaufen, zum Bahnhof, das ist praktisch. [Er:] Ja, weil vom alten Wohnort da mussten wir mit dem Velo in die Stadt oder mit dem Bus und das war alles etwas komplizierter. Hier kann man alles zu Fuss erreichen, 7 Minuten zum Bahnhof und dann in 5 Minuten ist man im nächsten Einkaufszentrum und die Bäckerei und alles ist in unmittelbarer Nähe.* » (femme, 65 ans, active à temps partiel et homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

« *C'est que j'ai pas de voiture, donc ça c'est un critère, oui j'ai oublié de dire, c'est un critère très important, je n'ai pas de voiture pour des motifs financiers, mais surtout pour des motifs de choix idéologique, parce que je pense que l'on peut vivre sans voiture et surtout je bénéficie de la voiture d'une copine qui habite à côté. Je fais tout en vélo. Le cinéma est à 5 minutes, les magasins à 5 minutes, le marché de la vieille ville à 5 minutes, la Gare à sept minutes et là où je travaillais jusqu'à l'année passée j'étais à 5 minutes aussi, je travaillais près de la Place Centrale.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

« *Man kann zu Fuss einkaufen, man kann zu Fuss an den Bahnhof, und am Abend kann ich problemlos alleine ins Kino oder in den Ausgang, ich finde das praktisch wenn alles in der Nähe ist und man das zu Fuss oder mit dem Velo erreichen kann.* » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

Pour expliquer l'importance de ce facteur, et souvent sans que l'on demande aux personnes de le faire, ils ont très souvent mentionné l'importance d'être indépendant de la voiture. D'une part, c'était une raison pour les ménages qui ont une voiture mais qui ne veulent pas en être dépendant pour tous les petits déplacements quotidiens :

« [Er:] *Ich möchte doch nicht immer auf ein Auto zurückgreifen müssen obwohl ich noch sehr fit bin [...]. [Sie:] Ja, und wenn man ins Kino will oder ins Theater oder sonst an den See, man kann alles zu Fuss machen oder mit dem Velo, muss nicht*

immer das Auto brauchen. » (homme, 70 ans et femme, 60 ans, retraités, vivant en couple)

« *Ici je trouve sympa parce que je peux sortir, je n'ai même pas besoin de sortir ma voiture, en 5 minutes je suis à la Poste, 7-8 minutes au centre de la ville.* » (femme, 75 ans, retraitée, vivant seule, enfant/s adulte/s)

D'autre part, le capital spatial existant – le fait de ne pas avoir de voiture et de ne pas vouloir en acheter une – a bien sûr guidé le choix résidentiel de tous les ménages de ce type-là :

« *On peut aller au cinéma ou comme ça, c'est pratique, si vous êtes ailleurs vous êtes obligé d'avoir une voiture, moi j'ai pas de voiture, j'ai un vélo, je travaille pas très loin d'ici, donc c'est vraiment très pratique [...].* » (femme, 60 ans, active à plein temps, vivant seule)

L'importance de pouvoir se déplacer à pied et en vélo est constatée dans tous les différents types de ménages rencontrés dans le Parc de la Suze. Il est particulièrement important pour les couples âgés et à la retraite ou proche de la retraite. Nous revenons plus en détail sur ce point dans le chapitre 9.3.7.3. A l'opposé du grand âge, l'importance de se déplacer à pied ou en vélo a aussi joué un rôle important pour les familles, respectivement pour les enfants :

« *Faut aussi dire les jeunes, ils ont aussi apprécié d'être ici, spécialement ma fille qui est plus oiseau de nuit que mon fils, parce que les sorties, c'est clair que l'animation à Bienne se trouve au centre-ville, donc les cinémas se trouvent tous dans cette direction-là, donc pas de soucis d'aller en voiture pour rencontrer des copains, tout est là-devant à 10 minutes, un quart d'heure à pied.* » (homme, 60 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

L'importance des transports publics est mentionnée moins souvent, probablement pour les raisons qui ont déjà été évoquées ci-dessus et également parce qu'une bonne desserte par les transports publics va de soi au centre-ville. Ce critère est alors englobé dans celui de vivre en ville. Pour certains ménages dont habiter en ville n'était pas une priorité, choisir un lieu de résidence desservi par les transports publics était tout de même une condition explicitement mentionnée :

« *On a d'abord cherché ailleurs, c'est à dire, on a aussi réfléchi si on veut aller à Evilard ou Macolin, on n'a pas fait ça, on trouvait que c'était trop difficile, mais par contre on aurait aussi choisi Nidau ou Ipsach, encore ça c'est pas trop loin, c'est facile d'accès, c'est bien avec les transports publics, mais on ne serait pas aller à 10 kilomètres dans un autre sens à mon avis.* » (homme, 45 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

D'autres évoquent les bus comme alternative lorsqu'il fait mauvais temps ou encore en vue d'une mobilité réduite due à l'âge (cf. chapitre 9.3.6.).

La proximité de la gare CFF a surtout été évoquée comme critère important par les personnes actives travaillant dans une autre ville, les pendulaires interurbains, qui se rendent au travail en transports publics. Mais, tout comme la desserte en transports publics, ce critère n'a probablement pas été mentionné plus souvent de manière explicite lors des entretiens, car la volonté de vivre au centre-ville de Bienne implique et englobe la proximité de la gare CFF. Ces deux aspects ressortent bien de la citation suivante :

« [Sie :] *Also was man noch sagen muss, mein Mann arbeitet in Bern und der geht mit dem Zug, also war es doch auch wichtig, dass er nicht noch einen langen Weg hat bis zum Bahnhof.* [Er :] *Ja, das sicher. [...]* *Wobei man natürlich in Biel mit dem*

Velo von überall her schnell am Bahnhof ist, wenn man nicht im Beaumont⁵⁷ wohnt, gut schnell ist man auch. [Sie :] Oben dann nicht mehr, ja. » (femme 45 ans, active à temps partiel et homme 50 ans, actif à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

« Je travaille à [X] et je voulais pouvoir aller à pied à la gare. » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

9.3.7.2. La mobilité motorisée

A l'inverse de la mobilité douce et des transports en commun, l'accessibilité en voiture et la disponibilité de places de parc sont évaluées comme peu voire pas du tout importantes par 43.6% des ménages ayant répondu au questionnaire. De plus, 10 ménages parmi les 65 n'ont pas répondu à cette question – si l'on considère que cela est dû au fait qu'ils n'accordent aucune importance à cet aspect (ce qui peut être justifié par le fait qu'uniquement un de ces dix ménages possède une voiture), il s'avère que la grande majorité des personnes qui ont répondu au questionnaire ont accordé aucune importance à l'accessibilité en voiture dans leur choix résidentiel.

Ces résultats se voient confirmés par les entretiens que nous avons menés. Il n'y a que peu de ménages qui ont évoqué l'accessibilité en voiture. Parmi eux l'on trouve deux cas de figure différents : pour le premier, l'accessibilité en voiture était le critère principal, le fait d'habiter en ville s'expliquant par d'autres critères (les caractéristiques du logement notamment), même si le souhait de rester à proximité de Bienne a joué un rôle. Le deuxième accorde cependant une très grande importance au fait de vivre en ville :

« Alors je voulais quelque chose qui soit centré, pas très loin des endroits qui me permettent d'aller à [lieu de travail], depuis ici je mets deux minutes pour sortir de Bienne. J'avais regardé du côté de l'autoroute aussi, de la sortie d'autoroute, pour voir ce qu'il y avait, mais je voulais pas non plus m'éloigner du centre de Bienne. [...] Je voulais le centre pour des questions de commodité. Il fallait que ça soit proche de la sortie de Bienne, pour que je puisse sortir de Bienne, aller travailler sans me taper la traversée de Bienne, donc c'était, je pense, ce qui a dicté ce choix du centre de Bienne, c'était parce que Bienne est une petite ville, on est vite dehors. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, ne vivant pas en couple, avec enfant/s)

Cependant, le fait d'avoir une place de parc privée, de surcroît couverte, est apprécié par plusieurs ménages, même si ce n'était un critère que pour peu de personnes.

Une autre raison pour laquelle la voiture n'a que très peu d'importance relève sans doute aussi de l'importance de l'anticipation de l'âge où l'on ne pourra plus conduire. Ce point est détaillé dans le sous-chapitre suivant.

9.3.7.3. L'importance d'anticiper une mobilité réduite avec à l'âge

L'importance d'anticiper une mobilité réduite due à l'âge a joué un rôle très important. C'est un facteur qu'ont mentionné, de manière plus ou moins explicite et détaillée, tous les habitants qui ont choisi leur logement au Parc de la Suze en vue d'y habiter une fois qu'ils seront âgés (c'est-à-dire qu'ils ne prévoient plus de déménagement). Ce sont donc surtout ceux qui sont déjà à la retraite ou proche de celle-ci. Il s'agit de personnes qui ont anticipé que leur capital spatial, en particulier leurs aptitudes physiques, va diminuer avec l'âge ou en tout cas qu'il risque fortement d'être limité à un moment donné.

⁵⁷ Le quartier de Beaumont se situe en pente, en-dessus de la vieille-ville, direction Evillard.

La plupart de ces ménages qui détiennent une voiture qui est encore utilisée prennent en compte l'importance de pouvoir se déplacer sans automobile une fois que ce ne sera plus possible. Ce cas de figure est le plus fréquent pour les personnes qui anticipent une mobilité réduite avec l'âge :

« [Sie:] *Und auch der 2. Grund: wenn wir einmal nicht mehr Auto fahren können, sind wir hier und können von hier aus die Kommissionen [Einkäufe] machen, von dort konnten wir nichts, es gab jede Stunde einen Bus, gut, aber wir mussten noch 5 Minuten zu Fuss gehen bis zum Bus. Hier sind wir in 7 Minuten im Zentrum. [Er:] Das heisst zu Fuss in kurzer Zeit alles erreichbar was später einmal im Alter eigentlich wichtig ist, Einkaufsmöglichkeiten, Arzt, Apotheke, alles das. Weil zur Zeit können wir beide noch Auto fahren, aber es wird der Zeitpunkt kommen, da man den Ausweis abgibt oder abgeben muss.* » (femme et homme 60 ans, retraités, vivant en couple)

« *Dann haben wir gesagt, wir wollen in eine grössere Stadt mit Schnellzughalt und zwar möglichst ins Ortszentrum, dass man im Ort sich zu Fuss bewegen kann und der Schnellzughalt, dass man auch dann, wenn man nicht mehr Auto fährt, mobil bleibt. Also die Standortwahl haben wir ja getroffen, weil wir davon ausgingen, dass wir irgendwann nicht mehr Auto fahren.* » (homme, 70 ans, retraité, vivant en couple)

« *J'ai acheté cet appartement, j'avais déjà 50 ans donc l'idée était que c'était mon dernier logement. A 50 ans si on achète un appartement, bon il y a d'autres mentalités, mais pour moi c'était mon dernier lieu d'habitation. Probablement, en tout cas, donc j'imaginai un appartement qui ne m'empêchait pas de rester là tout en vieillissant. Parce que le problème de mobilité, il vient avec l'âge, alors en pensant au futur, je pensais aussi à ce problème éventuel.* » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

Il s'avère que les alternatives à la voiture, c'est-à-dire la possibilité de se déplacer à pied (impliquant la proximité des commerces et services) et en transports publics, représentent des critères importants. Tant qu'il est possible, les personnes souhaitent se déplacer à pied. Les transports publics, les bus urbains, sont considérés comme solution une fois que de longs trajets ne pourront plus être parcourus à pied :

« *Und wir haben hier zwei Busse, die Richtung Bahnhof fahren und zu Fuss haben wir eine Viertelstunde. So lange das geht, geht man zu Fuss. Aber man weiss, man kann den Bus nehmen, und ein Bus fährt sogar Richtung Brügg bis zum Migros-Center.* » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

9.3.7.4. Le moment où la mobilité quotidienne influence le choix résidentiel

Nous avons constaté que la mobilité quotidienne a joué un rôle dans le choix résidentiel de tous les habitants que nous avons rencontrés, ce qui relève déjà la grande importance de ce critère. Le moment où la mobilité a influencé le choix résidentiel témoigne ensuite des différents degrés d'importance. Nous en avons retrouvé quatre. Dans le premier cas, le choix modal était l'incitation au déménagement. Dans les deuxième et troisième cas, il était considéré lors de la recherche, soit tout au début, soit au cours du processus de recherche. Enfin, dans le quatrième cas, la mobilité quotidienne était considérée tout à la fin de ce processus, mais encore avant le choix définitif du logement.

La mobilité était l'élément déclencheur du déménagement pour la plupart des habitants du Parc de la Suze. Cependant, les raisons n'étaient pas les mêmes pour tous, nous avons retrouvé trois cas de figure différents. Pour le premier, le déménagement a été déclenché en raison d'une mobilité réduite. Ces personnes âgées ou malades ont dû adapter, de manière

plus ou moins rapide, leur logement à leur capital spatial. Pour un deuxième type d'habitants du Parc de la Suze, le déménagement est déclenché par la volonté d'anticiper un faible capital spatial, donc une mobilité réduite qui pourrait survenir avec les problèmes inhérents au vieillissement. Finalement, un troisième cas, beaucoup moins fréquent, est celui des personnes qui souhaitent réduire les trajets des différents membres du ménage dont les lieux de la vie quotidienne se trouvent en grande partie à Bienne.

Ensuite, pour un grand nombre d'habitants du Parc de la Suze, la mobilité quotidienne n'a pas incité le déménagement, mais a été considérée tout au début de leur recherche d'un nouveau logement. Pour certains, les moyens de transports ont été le critère le plus important pour le choix du logement actuel. Il s'agit notamment des ménages sans voiture qui souhaitent rester indépendants de l'automobile ainsi que des personnes qui ont voulu se rapprocher des différents lieux qu'ils fréquentent ou utilisent au centre-ville. Les personnes ayant fait ce choix dans une perspective d'anticiper une mobilité réduite par l'âge représentent un autre cas de figure. De nombreux autres ménages ont considéré la mobilité au cours de leur processus de recherche, mais ni dès le début, ni comme critère prépondérant. Nous retrouvons surtout des ménages moins âgés dans cette catégorie qui n'étaient pas limités par leur capital spatial, mais qui ont tout de même attribué de l'importance aux critères liés à la mobilité quotidienne.

Finalement, quelques ménages ont considéré la mobilité quotidienne uniquement à la fin de leur recherche, c'est-à-dire après avoir trouvé un logement, mais avant de prendre la décision finale de s'y installer.

9.3.8. Synthèse des motivations résidentielles

Pour synthétiser les résultats en matière de motivations résidentielles, nous pouvons relever que tant le questionnaire que les entretiens ont démontré que les mobilités résidentielles des habitants du Parc de la Suze sont majoritairement des mouvements d'ajustement. En effet, la plupart des ménages ont déménagé au Parc de la Suze afin d'améliorer leur situation résidentielle et leur qualité de vie et cela le plus souvent pour les spécificités du logement et les différentes proximités. Cela s'explique par le fait que les logements du Parc de la Suze sont de haut standing. Nous avons constaté un cas de mouvement forcé dû à la fin de bail et quelque cas de mobilité induite par un changement dans le ménage ou dans la vie professionnelle. En effet, il y a eu relativement peu de changements professionnels, ou dans la structure du ménage, hormis l'arrivée à la retraite, moment qui a motivé plusieurs ménages à venir habiter au centre-ville. Si nous avons peu de résultats concernant un changement d'activité professionnelle, c'est peut-être dû au fait que les couples travaillant à plein temps avaient moins de temps à consacrer à cette étude.

Les caractéristiques des logements se sont révélées particulièrement importantes tant dans l'étude quantitative que qualitative. Les entretiens ont permis de relever les critères qui sont les plus importants : le fait d'avoir un balcon, la luminosité, la modernité, l'architecture et l'espace pour, par exemple, accueillir des amis ou de la famille. La vue a également été citée parmi les facteurs attractifs. Le système Bonacasa[®] qui a été résilié autant dans les PPE que dans les locations, a été un facteur négatif pour certains ménages, car il était obligatoire de l'avoir et donc de payer mensuellement le service. Toutefois, ce service a attiré certains ménages à mobilité réduite mais ces derniers n'ont pas été satisfaits et ont trouvé d'autres moyens d'assistance. Le standard de construction sans seuils a, par contre, été apprécié par de nombreux ménages. Notamment pour les personnes à mobilité réduite, pour qui l'âge et la maladie ont joué un rôle prépondérant dans le choix de s'installer au Parc de la Suze. L'accès

à la propriété était relativement important pour les anciens propriétaires, mais moins chez les couples à la retraite qui n'avaient soit pas les fonds, car ils ont, par exemple, donné leur maison aux enfants, soit qui ne voulaient pas investir en raison des inconvénients liés à l'héritage d'un bien immobilier.

Les caractéristiques du quartier – l'aménagement, la sécurité et la tranquillité – sont apparues parmi les facteurs les plus importants du choix résidentiel dans les résultats du questionnaire, mais ils se sont avérés nettement moins pertinents lors des entretiens. Par contre, certains facteurs liés à la ville et à la localisation du logement ont joué un rôle déterminant pour de nombreux habitants. C'est notamment le cas de la proximité des commerces et services et de la volonté de vivre au centre-ville ; cette dernière était essentielle pour presque tous les habitants. Cette importance relève, d'une part, d'une volonté générale de vivre en ville pour des raisons de proximités et d'accessibilités. D'autre part, elle est due à un attachement à la ville de Bienne, soit pour ses spécificités comme le bilinguisme et le multiculturalisme, soit par la présence de la famille et des amis. C'est particulièrement le cas pour les personnes qui ont grandi à Bienne ou qui y vivent de longue date.

De manière générale, les facteurs liés à la mobilité quotidienne comptent parmi les plus importants dans le choix de tous les habitants. La possibilité de se déplacer à pied, et en moindre mesure en vélo, a été l'une des motivations décisives pour la quasi-totalité des habitants du Parc de la Suze, et cela souvent pour rester ou devenir indépendants de la voiture dans la vie quotidienne. La proximité de la gare CFF et la desserte en transports publics représentent également des critères importants dans un grand nombre de choix, en particulier pour les pendulaires qui se rendent au travail en train. Par contre, l'accessibilité en voiture et la disponibilité de places de parc se sont avérés assez peu importants pour le choix du logement, même si la majorité des ménages possède une voiture. L'importance d'anticiper une mobilité réduite liée à l'âge explique pour une grande partie des personnes le poids accordé à ces facteurs de mobilité. Il s'avère donc que la volonté de maintenir, ou alors d'acquérir, un certain capital spatial, très élevé dans la plupart des cas, a fortement influencé les choix résidentiels. C'est, en effet, ce que permet un logement au Parc de la Suze puisque celui-ci se caractérise d'accessibilités performantes pour tout moyen de mobilité.

Nous pouvons alors affirmer que la volonté de venir habiter au centre-ville est liée à la mobilité quotidienne ainsi que la proximité des aménités urbaines, alors que les caractéristiques du logement et, en moindre mesure, du quartier ont eux influencé la décision d'habiter au Parc de la Suze et non dans un autre logement. Ce constat montre l'importance du lien entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle.

De plus, nous avons constaté que tous les ménages ont considéré la mobilité quotidienne dans leur choix résidentiel. Pour une majorité d'entre eux, leur capital spatial représentait même l'incitation au déménagement. Pour les autres habitants, il s'agissait dans la plupart des cas d'un facteur très important, considéré dès le début du processus de recherche d'un nouveau logement.

10. COMPORTEMENT DE MOBILITE QUOTIDIENNE DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE

Cette partie des analyses et résultats est consacrée aux deuxième et troisième objectifs de ce mémoire. Le premier chapitre traite les évolutions des pratiques de mobilité quotidienne. Pour cela, nous allons tout d'abord expliquer le comportement actuel de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze. Ensuite, nous analysons les évolutions de leur comportement suite au déménagement au Parc de la Suze. Dans le dernier chapitre, nous présentons les cinq styles de mobilité que nous avons établis.

10.1. COMPORTEMENT ACTUEL DE MOBILITE QUOTIDIENNE⁵⁸

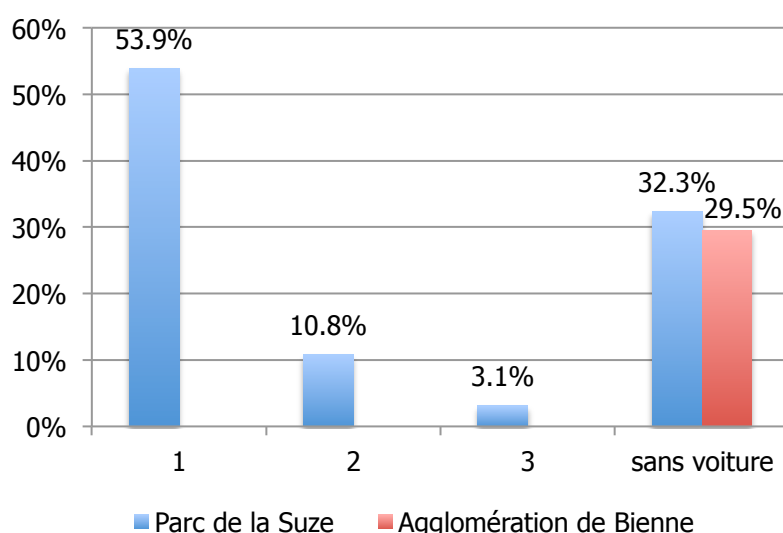
Nous présentons dans ce chapitre le comportement en matière de mobilité des habitants du Parc de la Suze. Dans un premier temps, il s'agit de comprendre leur comportement actuel de mobilité quotidienne – leur capital spatial ainsi que leurs pratiques effectives.

10.1.1. Capital spatial des habitants du Parc de la Suze

Grâce au questionnaire qui contenait une question sur les différents moyens de transport à disposition des ménages du Parc de la Suze, nous avons une idée globale de deux aspects de leur capital spatial : les accès et les compétences.

Pour les transports individuels motorisés, il s'avère que plus de la moitié des ménages possèdent une voiture (53.9% ; 35), un dixième (10.8% ; 7) en ont deux et deux ménages disposent de trois véhicules (3.1%). Environ un tiers des ménages (32.3% ; 21) n'a pas de voiture (cf. Graphique 17). Cette proportion n'est que légèrement plus grande que celle des ménages sans voiture dans l'ensemble de l'agglomération de Bienne, à savoir 29.5% (OFS et ARE 2012 : 82)⁵⁹. Cela montre qu'elle n'est pas particulièrement élevée dans le Parc de la Suze, en tenant compte du fait que l'agglomération comprend des communes nettement moins bien équipées et desservies par les transports publics.

Graphique 17 : Pourcentage du nombre de voitures par ménage

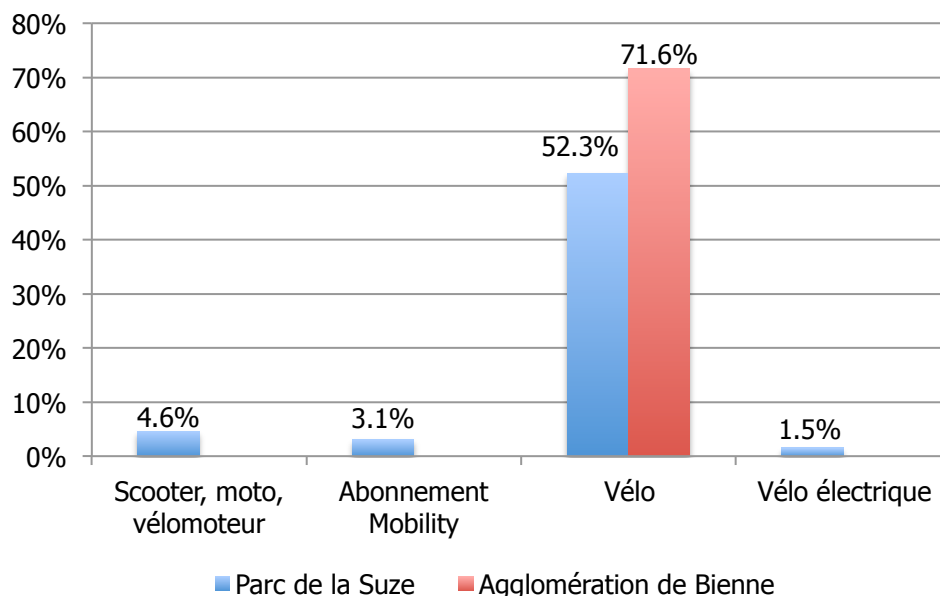


⁵⁸ Les résultats de l'enquête par questionnaire se basent en partie sur les analyses faites par Maureen Gurtner.

⁵⁹ Au niveau suisse, 20.8% des ménages ne possèdent pas de voiture (OFS et ARE 2012 : 32).

Le nombre de scooters, motos et vélomoteurs par ménage est très bas : uniquement trois ménages (4.6%) possèdent un véhicule de ce type (cf. Graphique 18). Il en est de même pour les abonnements de la coopérative d'autopartage Mobility : seulement deux ménages en ont un (3.1%). Nous savons par les entretiens que nous avons menés qu'il existe aussi plusieurs ménages qui partagent une voiture privée, ou que certains ménages sans voiture ont la possibilité d'utiliser celle de leurs voisins, en cas de besoin.

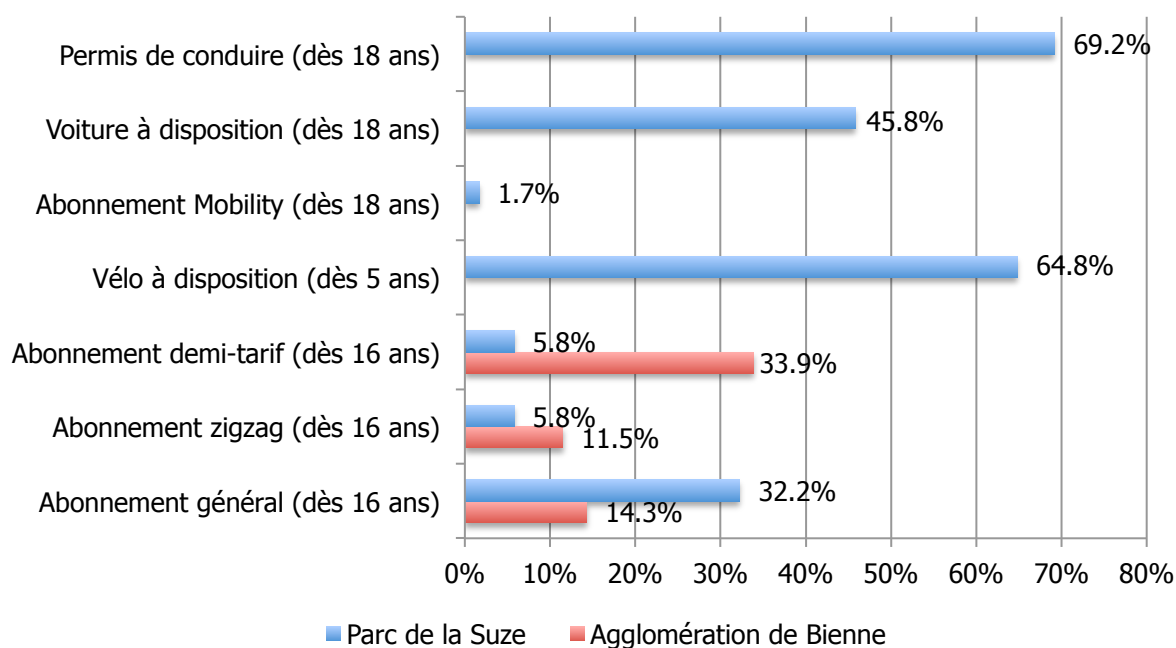
Graphique 18 : Pourcentage de véhicules autres que les voitures par ménage



Un peu plus de la moitié des ménages ont au moins un vélo (52.3% ; 34). Cette valeur est relativement basse, comparée aux 71.6% qu'elle atteint dans l'agglomération de Bienne (OFS et ARE 2012 : 82), d'autant plus que le nombre de ménages possédant au moins un vélo est également de près de 70% au niveau suisse (*ibid.* : 32) et malgré la topographie très plate du centre-ville de Bienne qui semblerait favorable à la pratique du vélo. Le grand nombre de personnes de troisième et quatrième âge présent dans le Parc de la Suze peut en partie expliquer ce chiffre : en effet, les membres d'environ deux tiers des ménages sans vélo ont plus de 70 ans. Le nombre de vélos électriques est également très bas, un seul ménage (1.5%) en possède un, malgré la forte présence dans le Parc de la Suze de personnes d'un certain âge qui représentent un groupe cible de ce type de vélo.

A une échelle individuelle (cf. Graphique 19), 45.8% des habitants de plus de 18 ans ont une voiture à disposition alors qu'ils sont 69.2% à avoir le permis. Cela montre qu'il n'y a pas une voiture par habitant étant habilité à conduire. Cependant, il faut relever que deux ménages ont indiqué dans le questionnaire avoir une voiture, mais n'ont pas rempli la case concernant les permis de conduire. Presque deux tiers des habitants de plus de 5 ans (64.8%) ont un vélo à disposition, ce qui relativise quelque peu la faible proportion de vélos par ménage.

Graphique 19 : Pourcentage de personnes ayant à disposition les différents moyens de mobilité



Quant aux abonnements de transports publics (cf. Graphique 19), près d'un tiers (32.2% ; 39) des habitants de plus de 16 ans possède un abonnement général (AG), ce qui représente une proportion très élevée par rapport à ce chiffre pour l'ensemble de l'agglomération de Bienne (14.3%). Les 5.8% (7) de personnes de plus de 16 ans qui sont en possession d'un abonnement demi-tarif se situent par contre nettement en-dessous de la valeur de l'agglomération (33.9%). Cette grande différence peut, d'une part, être expliquée par le grand nombre de personnes ayant un AG. D'autre part, il se peut qu'elle soit aussi en partie expliquée par le fait que ce type d'abonnement n'ait pas figuré dans le questionnaire, mais a dû être mentionné en tant qu'« autre », ce que n'ont probablement pas fait tous les habitants possédant un demi-tarif. La proportion de personnes de plus de 16 ans qui ont un abonnement zigzag⁶⁰ (5.8% ; 7) est également assez faible, comparée au chiffre pour toute l'agglomération biennoise (11.5%). Cet écart peut également être expliqué par le grand nombre d'AG ainsi que par les courtes distances jusqu'à la gare et au centre-ville qui font que les transports publics urbains sont peut-être utilisés de manière moins fréquente, ce qui rend un tel abonnement moins intéressant.

Après avoir présenté la mobilité potentielle dont sont dotés les habitants du Parc de la Suze, nous analysons par la suite leur comportement effectif de mobilité quotidienne.

10.1.2. Pratiques de mobilité quotidienne

Par rapport aux pratiques de mobilité quotidienne actuelles des habitants du Parc de la Suze, nous nous intéressons dans les chapitres suivants aux trois motifs de déplacements les plus importants : le travail et la formation (que nous regroupons), les achats, et les loisirs⁶¹.

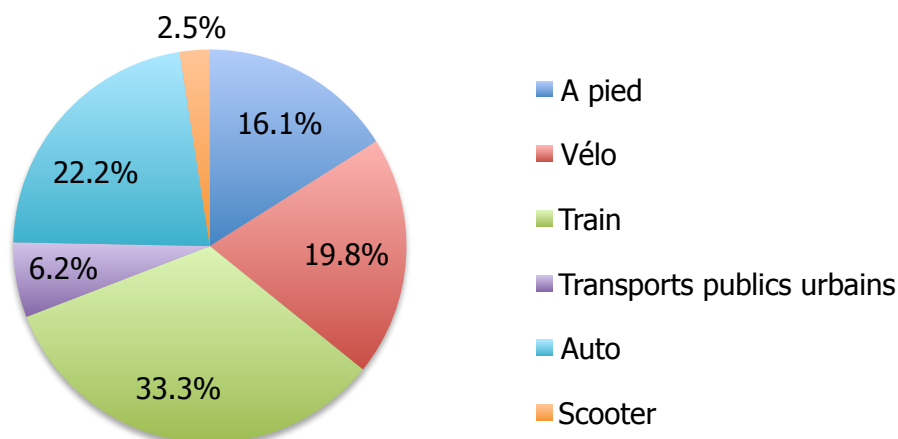
⁶⁰ Communauté tarifaire Bienne-Granges-Seeland-Jura bernois (ABO ZIGZAG 2012).

⁶¹ Selon le Microrecensement 2010, au niveau suisse, 29.7% des déplacements sont liés au travail ou à la formation (24.3% respectivement 5.4%), 12.8% aux achats et 40.2% aux loisirs (OFS et ARE 2012 : 55).

10.1.2.1. Mobilité liée au travail et à la formation

Dans le questionnaire, nous avons demandé aux personnes travaillant ou en formation de nous indiquer le ou les moyens de transport qu'elles utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation (cf. Graphique 20). Il en ressort qu'un tiers de ces personnes (33.3% ; 27) utilisent le train. Ensuite, un grand nombre utilisent la voiture (22.2% ; 18) ou le vélo (19.8% ; 16) et 16.1% (13) se déplacent à pied. Seules cinq personnes utilisent les transports publics urbains (6.2%) et deux le scooter (2.5%).

Graphique 20 : Moyen de transport utilisé pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation



Il existe de plus un nombre important de personnes qui n'utilisent pas uniquement un seul moyen de transport. En effet, 16 sur les 64 actifs occupés ou en formation ayant répondu à cette question ont indiqué utiliser deux moyens de transports pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation. Les résultats du questionnaire montrent que la combinaison la plus fréquente est celle entre vélo et transports publics (cf. Tableau 6), mais ils ne permettent pas de savoir si ces deux moyens de transports sont utilisés lors de chaque déplacement ou utilisés de manière alternée.

Tableau 6 : Moyens de transports utilisés pour se rendre sur le lieu de travail ou de formation

Un seul moyen de transport	48	Plusieurs moyens de transports	16
A pied	10	A pied et/ou en transports publics	2
Vélo	7	A pied et/ou en scooter / voiture	2
Voiture ou scooter	14	En vélo et/ou en voiture	2
Transports publics	17	En vélo et/ou en transports publics	8
		En voiture et/ou en transports publics	2

Les résultats des entretiens nous permettent d'éclaircir ce résultat. En effet, il existe deux cas de figure. Premièrement, les personnes qui prennent l'un ou l'autre moyen de transport, notamment en fonction de critères comme l'accessibilité des lieux de destination ou la météo :

« Quand il a trop à faire dans la journée là il prend la voiture, comme aujourd'hui par exemple. Mais si ce n'est pas trop compliqué, il préfère quand même prendre le train car c'est moins fatigant, il ne faut pas se soucier de garer la voiture quelque

part, ce qui est compliqué dans les villes. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, en couple, avec enfant/s, parlant de son mari, actif à plein temps)

« J'ai un vélo, je travaille pas très loin d'ici donc c'est vraiment très pratique. Il y a des bus si jamais il fait vraiment trop vilain ou s'il y a de la neige. » (femme, 60 ans, active à plein temps, vivant seule)

Et deuxièmement, les personnes au comportement multimodal qui combinent deux moyens de transports, le plus souvent il s'agit du vélo pour se rendre à la gare puis du train :

« Ich fahre mit dem Velo an den Bahnhof, nehme den Zug und in [lieu de travail] nehme ich auch wieder das Velo. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, en couple avec enfant/s)

Lors de nos entretiens, nous avons rencontré 15 ménages dont au moins une personne est active ou en formation et nous avons recensé plusieurs tendances générales. Pour commencer, nous avons constaté qu'à quelques rares exceptions, toutes les personnes travaillant à Bienne ou dans l'agglomération biennoise se déplacent à pied ou à vélo voire en transports publics pour atteindre leur lieu de travail. La majorité d'entre-elles font ce choix pour des raisons de proximité car ces moyens de transports sont efficaces pour les très courtes distances. Mais il existe aussi d'autres explications, relatives à l'absence de places de parc, par exemple :

« Moi je travaille à 5 minutes à pied, je suis à [lieu de travail] donc pour moi c'est aussi quelque chose de sympa, je rentre manger à midi, tranquille. » (homme, 60 ans, actif à plein temps, en couple avec enfant/s)

« Je travaille à Bienne donc je prends les transports publics, je laisse ma voiture au garage, c'est vraiment super confortable [...] mais c'est aussi pour des raisons de disponibilité de place de parc, parce qu'ici, j'ai une place de parc, mais à mon travail je ne pourrais pas avoir. » (femme, 35 ans, active à plein temps, en couple)

Nous avons aussi recensé quelques exceptions, telles que les personnes qui utilisent parfois le scooter afin de se déplacer au centre-ville sans effort, ou encore pour le plaisir attribué à ce moyen de transport. D'autres personnes prennent la voiture, notamment à cause du matériel à emporter au lieu de travail :

« Ich habe noch eine Vespa, ein Motorrad, mit dem gehe ich arbeiten bei schönem Wetter, und bei schlechtem Wetter, der Bus ist drei Minuten weg von hier, kann ich den Bus nehmen nach [lieu de travail], das ist keine grosse Änderung in der Zeit des Arbeitswegs. Warum eine Vespa? Sind Sie schon mal Vespa gefahren? Das ist doch wunderbar, darum! [Lachen]. » (femme 65 ans, active à temps partiel, en couple)

« Souvent je suis chargée, j'ai du matériel à apporter [au lieu de travail], c'est des gros sacs, alors en voiture ça va bien, mais pas à pied, non, c'est trop loin [Rire]. » (femme, 60 ans, active à plein temps, en couple avec enfant/s)

Les personnes travaillant dans le centre d'une autre grande ville suisse se déplacent toutes en train. Souvent, ce choix apparaît comme une évidence, particulièrement pour les pendulaires travaillant à proximité d'une gare, à Berne notamment :

« Je travaille à [X] donc je vais en train. Je travaille à côté de la gare [...] mieux que ça on peut pas. [...] J'ai pas longtemps réfléchi, c'était clair que je me déplaçais en train. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, en couple avec enfant/s)

Les raisons de ce choix sont multiples. Les plus importantes sont : le confort, éviter d'être stressé par les bouchons sur les routes pendant les heures de pointe par exemple, pouvoir se reposer pendant le trajet ou, au contraire, profiter du temps pour travailler. Ces raisons font que le train est préféré à la voiture, il n'y a donc pas de rationalité basée sur le temps de

trajet, et ce n'est pas dû à une information lacunaire : ces pendulaires sont souvent conscients que le temps de déplacement est plus élevé en transports publics :

« Also mit dem Auto wäre ich schneller. Aber erstens ist es dann etwas stressig und auch ein bisschen gefährlich, wenn sie da immer am umbauen sind. Ich habe Arbeitskollegen, die kommen mit dem Auto, aber die müssen dann schon vor 7 Uhr im Büro sein, dass sie problemlos ohne Stau durchkommen, und Schlag 4 Uhr gehen sie nach Hause, weil es dann Probleme gibt mit dem Auto. Da ist es mit dem Zug, ja es gibt viele Leute, man kann auch die Zeitung lesen, und es ist also für mich viel praktischer. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, en couple avec enfant/s)

De plus, des motifs écologiques ont aussi été avancés comme raison de prendre le train, mais moins souvent que les autres explications et jamais comme seule raison pour ce choix :

« Je vais en train. D'abord, parce que je suis une verte inconditionnelle. Me déplacer en voiture et faire 200 kilomètres par jour, je trouve ça tellement ridicule d'un point de vue écologique. Peut-être que si j'avais d'autres collègues qui faisaient ça et que l'on pouvait remplir une voiture, oui, mais de faire un tel trajet en étant seule au volant, non. Et puis, le train me donne l'avantage de pouvoir travailler dans le train. J'ai des horaires très flexibles, donc souvent je travaille dans le train ce que je ne pourrais pas faire en voiture, donc je gagne du temps. C'est un petit peu plus long en train, mais je le récupère dans la possibilité de travailler, largement, c'est confortable. » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

Les personnes travaillant en dehors de Bienne et du centre d'une autre ville, que ce soit dans un quartier urbain éloigné de la gare ou dans une localité rurale, se déplacent toutes en voiture. Il est intéressant de noter que lors des entretiens, la plupart de ces personnes ont justifié leur choix de ne pas se déplacer en transports publics, sans que nous leur ayons posé cette question. Les principales raisons mentionnées sont les mauvaises dessertes ou connections, voire l'absence de transports publics pour certaines personnes, en lien avec des horaires irréguliers :

« J'ai des horaires très irréguliers. Par la force des choses, j'ai dû tester le train pendant un certain temps. C'était très gênant, c'était toujours la course. C'est pas le début de la journée qui est problématique, c'est à la fin de la journée que ça pose problème, quand on se rend compte qu'il faut plier un dossier vite fait puis courir jusqu'à la gare ou trouver un taxi qui nous emmène à la gare. C'est vrai que c'est pas infaisable, mais c'est vrai qu'au niveau des transports publics c'est un peu pénible. [...] Il y a les transports publics mais c'est pas régulier, à partir de 4 heures et demi 5 heures ils sont beaucoup moins cadencés, je crois qu'il y en a presque un par heure. [...] J'arrête de travailler en dehors des heures de pointe. Mais je pourrais m'acheter un vélo, mais je suis pas toujours habillé pour faire du vélo. Mais voilà, c'est très commode pour moi, je gagne du temps, je gagne à peu près 20 minutes par trajet d'aller en voiture. » (homme, 40 ans, actif à plein temps, en couple)

D'autres arguments concernent le matériel nécessaire à emporter au travail et les durées de déplacement, jugées beaucoup trop longues par rapport à la voiture :

« En voiture parce que si je vais en voiture, je mets 12 minutes, en respectant les limitations, toutes, parce que j'ai bien assez payé d'amendes. Si je vais en train, je mets 35 minutes, 40 minutes. En comptant que je dois me déplacer à la gare, même à pied c'est à 10 minutes, je mettrais presque une heure pour aller à [lieu de travail] depuis ici en train. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, vivant seul avec enfant/s)

Un élément qui n'est pas apparu dans le questionnaire, mais dont nous avons rencontré plusieurs cas lors des entretiens, est le télétravail. A l'exception d'une personne qui travaille

entièrement depuis la maison, il s'agit de pendulaires interurbains qui profitent du télétravail, ce qui leur permet de relativiser l'importance des trajets entre leur domicile et leur bureau :

« *Je vais une fois par semaine et pour le reste je fais du télétravail.* » (homme, 55 ans, actif à temps partiel, en couple, avec enfant/s)

« *Einmal pro Woche mache ich etwa Telearbeit, doch ich arbeite 100%.* » (homme, 50 ans, actif à plein temps, en couple avec enfant/s)

En ce qui concerne les déplacements liés à la formation, il s'avère que tous les enfants des habitants du Parc de la Suze qui fréquentent encore des écoles obligatoires, ou l'un des gymnases à Bienne se déplacent à pied ou à vélo, vu la proximité de ces institutions :

« *Les deux plus petites, elles sont à l'école près de chez nous donc elles y vont à pied.* » (femme, 45 ans, active à temps partiel, en couple, avec enfant/s)

Ceux qui suivent une formation – que ce soit un apprentissage ou des études – en dehors de Bienne s'y déplacent tous en transports publics. Pour la plupart, il n'y a aucune alternative, faute de permis de conduire ou de véhicule à disposition. Mais, il se trouve également que pour de nombreux jeunes en formation, ce n'est pas forcément une contrainte car ils préfèrent de toute manière se déplacer en train :

« *Le train. J'aime pas trop conduire en fait, à vrai dire. [...] Puis je suis avec mes copines donc c'est cool.* » (femme, 20 ans, étudiante, vivant avec ses parents)

« *Maintenant que je suis à l'université, je vais en train. [...] La voiture, tous les matins à [ville d'étude] à 8 heures, non, j'ai pas envie de me mettre dans les bouchons. J'ai pas de voiture, il y a pas de troisième voiture, mais bon, faire tous les matins une heure de voiture, je préfère dormir dans le train. [...] J'aime pas conduire, c'est tout, question d'affinité avec le véhicule.* » (homme, 25 ans, étudiant, vivant avec ses parents)

10.1.2.2. Mobilité liée aux achats

Concernant la mobilité liée aux achats, il existe quatre types de pratiques différentes : les personnes qui font exclusivement leurs courses à pied ou en vélo au centre-ville, ceux qui ne vont qu'en voiture dans les centres commerciaux, ceux qui combinent ces deux variantes, et finalement, certaines personnes âgées qui se font livrer leurs achats à domicile, ou dont les enfants font les courses.

Les personnes qui se rendent à pied, en vélo, ou éventuellement en transports publics dans les supermarchés ou autres magasins du centre-ville pour y faire leurs commissions, représentent l'un des deux cas les plus fréquents. Les raisons sont avant tout pratiques : la proximité, le grand choix de magasins au centre-ville ou simplement l'absence d'une voiture permettant de se rendre facilement dans un centre commercial⁶² :

« *On va faire les courses à pied. Je dois dire, la Place Centrale, ça fait 10 minutes pour ma femme, pour moi ça fait un quart d'heure. Il y a Manor, il y a la Coopé, il y a un tas de magasins tout près.* » (homme, 85 ans, retraité, en couple)

« *Zum einkaufen brauche ich auch das Velo mit dem Körbli [...]. Und mit dem Velo da bin ich in 5 Minuten im Migros und bin viel schneller wieder zu Hause als wenn ich jetzt mit dem Auto in einen Supermarkt gefahren wäre.* » (femme 45 ans, active à temps partiel, en couple avec enfant/s)

⁶² Pourtant, les centres commerciaux (à savoir, le Centre Bahnhof et le Centre Boujean à Bienne ainsi que le Centre Brügg) sont tous accessibles en bus, même directement par les lignes qui desservent l'arrêt « Orange » qui est le plus proche du Parc de la Suze. Mais ils sont bien plus éloignés que les magasins au centre-ville.

Le deuxième cas le plus fréquent est celui des personnes qui combinent les petits achats quotidiens au centre-ville où ils se rendent à pied ou en vélo, et les grandes courses au centre commercial où ils vont en voiture, la plupart une fois par semaine. Le Centre Brügg a été mentionné de loin le plus souvent, puis le Centre Bahnhof et finalement le Centre Boujean. Cette combinaison permet de profiter des avantages des deux types de commerces : d'une part en se déplaçant en voiture au centre commercial où il y a des places de parc pour acheter les produits lourds, et d'autre part, en achetant les produits frais au centre-ville où il n'est pas facile de se rendre en voiture et où cela ne fait pas sens, vu les courtes distances :

« [Er:] *Zum Einkaufen vielfach mit dem Auto [...] im Migros oder Coop, in der Stadt, oder bis auf Brügg da ins Zentrum. Und der Coop, heut Morgen waren wir da, im Ex-Jumbo Coop [Centre Boujean] Wir probieren schon grössere Einkäufe zusammen machen, dass man unter der Woche nur Milch, Brot und das und dies. [Sie:] Dann gehen wir zu Fuss, Neumarkt [Er:] Neumarkt-Migros oder Coop. Heutzutage ist ja die Frage vom Parking, und Coop und Migros hat es Parkplätze, dann kann man grössere Sachen, Getränke und so kaufen. Wenn wir in Neumarkt-Migros gehen müssen wir's heimtragen, gut man könnte auch das Fahrzeug nehmen, aber das hat fast keinen Wert. [Sie:] Ja, die kurze Strecke, Neumarkt ist ja jetzt auch gesperrt, der Parkplatz. » (homme et femme, 70 ans, retraités, en couple)*

« [Lui :] *Le samedi, on part en courses. Pas de bagnole, elle reste dans le garage, on va à pied. Bon, pas si on va faire les grandes courses à la Migros. Si j'ai de l'eau minérale, je la ramène pas depuis le centre à la main. [Elle :] Il faut être honnête, une fois par semaine on va faire des courses dans un grand centre parce que les deux jeunes [...] ils sont encore les deux à la maison, donc il y a encore des courses importantes à faire. Donc là on va avec la voiture, mais autrement tout ce qui est petites courses, je vais à pied ou à vélo. » (homme, 60 ans, actif à plein temps et femme, 55 ans, active à temps partiel, en couple avec enfant/s)*

Très peu de ménages n'ont pas du tout mentionné faire les courses au centre-ville. Finalement, quelques ménages de personnes âgées qui ont de la peine ou n'arrivent plus du tout à faire les courses eux-mêmes commandent leurs achats sur internet, les font livrer à leur domicile, ou ont leurs enfants qui leur apportent des commissions :

« *Premièrement, c'est LeShop, je commande, ils viennent aujourd'hui. Et puis il y a la fille, il y a le fils. Le fils vient souvent le samedi, la fille toujours, j'ai qu'à téléphoner. Et moi, je fais encore les petites commissions, je vais au Marché-Neuf, la Neumarktplatz, j'ai la pharmacie là. » (homme, 85 ans, retraité, en couple)*

10.1.2.3. Mobilité liée aux loisirs

Les loisirs représentent le troisième motif de déplacements que nous considérons dans ce travail. Nous entendons par loisirs toutes les activités en dehors du travail, de la formation et des achats ainsi que du travail domestique. Pour ce motif de déplacement, les pratiques de mobilité sont très contrastées. En effet, la plupart des habitants du Parc de la Suze utilisent différents moyens de transports, en fonction des lieux où se déroulent leurs activités. Il importe de distinguer les loisirs qui ont lieu en ville de Bienne de ceux qui se déroulent à une distance plus ou moins élevée du centre.

Pour les loisirs à proximité, c'est-à-dire au centre-ville de Bienne, il apparaît que les déplacements se font tous à pied ou à vélo. Pour se rendre au cinéma, à des concerts, au théâtre, au restaurant, à la piscine et même au bord du lac, tous les habitants du Parc de la Suze se déplacent à pied ou en vélo, en raison des courtes distances :

« *Und wenn man ins Kino will oder ins Theater oder sonst an den See, man kann alles zu Fuss machen oder mit dem Velo. » (femme, 60 ans, retraité, en couple)*

« Les concerts ont lieu au Palais du Congrès, les concerts symphoniques, et puis les théâtres, le théâtre alémanique il est dans la vieille ville et l'autre il est au Palace près de la Gare, donc c'est aussi des distances, on peut aller à pied depuis ici. » (homme 60 ans, actif à plein temps, en couple avec enfant/s)

« J'aime beaucoup aller au cinéma, je vais à pied, je vais pas prendre ma voiture pour aller au cinéma, déjà parce qu'il faut une place de parc, mais même je vais dire, c'est trois minutes. Alors aller au cinéma, aller boire un verre, les bars ou les endroits intéressants sont au centre, sont pas en périphérie, donc le samedi quand il y a du monde dans les rues, je suis vraiment à deux minutes, trois minutes, je marche. Le bord du lac, depuis le bord de la Thièle ici c'est, marcher un quart d'heure et vous êtes au bord du lac. » (homme 50 ans, actif à plein temps, vivant seul avec enfant/s)

Le vélo n'est par contre pas uniquement un moyen de transport pour se déplacer en ville, faire du vélo est aussi considéré comme une activité de loisirs que pratiquent beaucoup d'habitants du Parc de la Suze :

« [Er:] Ich habe auch ein gutes schönes Velo, das ist wunderbar um den See oder irgendwo hin [...] [Sie:] Zum baden nehmen wir das Velo oder auch einfach zum ein bisschen rausfahren und auch mal nach [früherer Wohnort] sind wir schon manchmal gefahren, wenn das Wetter gut ist. » (homme, 70 ans et femme, 60 ans, retraités, en couple)

Pour les loisirs qui ont lieu en dehors de Bienne, les pratiques de mobilité sont très variées. Le rôle de la voiture est très important pour les ménages qui en possèdent une⁶³. Même ceux qui l'utilisent rarement ou jamais pour le travail et les achats, ont tendance à se déplacer surtout en voiture. Cela pour des raisons pratiques, comme par exemple pour transporter tout le matériel lorsqu'une famille part en vacances au camping ou va skier une journée. Mais aussi pour la liberté, au niveau des destinations autant que de l'horaire, que permet la voiture, autrement dit d'aller où on veut et quand on veut :

« Le week-end, si on va faire du ski, c'est vrai que l'on prend quand même la voiture parce qu'il y a beaucoup de choses à porter, que ça nous laisse une certaine liberté. » (femme, 55 ans, active à plein temps, vivant seule)

« Dann muss man nicht auf die Uhr schauen, jetzt geht der Bus, müssen gehen. Es ist schon praktisch, wenn wir weiter gehen ist es gut mit dem PW [Personenwagen] » (femme, 70 ans, retraitée, en couple)

Pourtant, les ménages qui utilisent uniquement la voiture sont très rares. La plupart des habitants du Parc de la Suze qui ont un capital spatial élevé, donc différents moyens de mobilité à disposition, font un choix réfléchi en fonction du lieu de destination et de ses accessibilités. Il existe deux types de logiques qui guident ces choix : pour le premier, les personnes optent souvent pour les transports publics lorsqu'ils se rendent dans d'autres villes suisses puisqu'elles sont rapidement et facilement accessibles en train depuis Bienne et que les conditions de circulation et de stationnement dans les grandes villes sont jugées très mauvaises. Par contre, pour se rendre à la montagne ou dans des lieux accessibles plus rapidement en voiture qu'en transports publics et où l'on ne perçoit pas de contraintes liées à l'utilisation de l'automobile, ces habitants choisissent la voiture :

« Wenn ich nach Bern muss, dann nehme ich immer den Zug, also ich bin nicht aufs Auto fixiert. Manchmal ist es praktisch, und nach Zürich würde ich auch nie mit dem Auto fahren. [...] Wenn ich nach Grindelwald fahre beispielsweise, und mit dem Zug

⁶³ A part les voitures, deux cas particuliers de mobilité individuelle motorisée ont été relevés : une personne qui fait de la moto et deux ménages qui ont une caravane.

zwei Stunden habe und mit dem Auto habe ich eine Stunde, dann nehme ich das Auto. Hingegen wenn ich nach Zürich und weiss auf der Autobahn ist immer fürchterlich, schrecklich und stressig, dann nehme ich den Zug. Oder nach Bern sag ich mir, es ist viel weniger stressig wenn ich den Zug nehme und dann nicht parkieren muss, im Zentrum. » (homme 65 ans, retraité, vivant seul)

Pour le deuxième type, des motifs écologiques et de confort sont les plus importants et font normalement opter pour les transports publics. La voiture est alors utilisée pour se rendre à des événements ou dans des lieux inaccessibles en transports publics ou pour être libre de ne pas avoir à prendre le dernier train qui est souvent assez tôt si l'on va à un concert dans une localité éloignée de Bienne :

« A mon temps libre, je marche beaucoup avec des amies, donc soit on part en train quelque part, soit ils ont une voiture. [...] On va à des festivals, on va à des musées, mais pas seulement à Bienne, à Riehen, à Bâle régulièrement, et entre amis, alors si on est plusieurs, on va quelques fois en voiture, mais même ceux qui ont des voitures on va très souvent en train. C'est le confort d'aller en train ou bien si on va à des concerts tardifs, trop tardifs, on prend la voiture. Par exemple, si on va de temps en temps au festival de Cully, Cully Jazz, là on prend la voiture car on a pas envie de rentrer au train de 11 heures et demi. Alors c'est parce qu'on a l'option, si on avait pas l'option, on irait ou pas au festival ou on rentrerait avant. C'est le plaisir de rester plus tard. C'est vraiment un confort, c'est vraiment un choix de luxe de pouvoir choisir l'un ou l'autre. Par le train, alors oui, ça coûte un peu plus cher quand on est plusieurs, mais je pense aussi que tout mon milieu amical, on est tous sensibles au niveau écologique. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

10.1.3. Synthèse du comportement actuel de mobilité quotidienne

Nous pouvons constater que les habitants du Parc de la Suze se caractérisent par un capital spatial élevé. Quant aux accès et compétences : deux tiers des habitants possèdent une voiture et la plupart des ménages sans voitures ont également accès à un véhicule en cas de besoin. Près de deux tiers des habitants ont un vélo à disposition et la proportion de personnes ayant un abonnement général est particulièrement élevée. En considérant le nombre important de personnes à mobilité réduite, les autres habitants réunissent donc, pour la plupart, un grand capital spatial. Cela a été confirmé par les entretiens qui ont également mis en évidence que la plupart des habitants du Parc de la Suze semble être plutôt bien informée sur la mobilité et donc caractérisée par des compétences organisationnelles élevées.

Les comportements actuels de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze sont très variés. Tandis que pour les déplacements sur les lieux de travail et de formation, la mobilité douce ainsi que les transports publics sont utilisés de manière prépondérante, pour les achats dans les centres commerciaux et surtout pour les loisirs qui se déroulent en dehors du centre-ville de Bienne, la plupart des ménages qui en possèdent une utilisent la voiture. Mais, il s'est également avéré que de nombreux ménages se caractérisent par un comportement multimodal, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas concentrés sur un moyen de transport, mais en utilisent différents, surtout en fonction des destinations et des activités. Par exemple, tous les habitants se déplacent à pied ou en vélo au centre-ville de Bienne.

Quant aux rationalités sous-jacentes à ces différents comportements de mobilité quotidienne, nous en avons identifié différents types. La rationalité économique, au sens large, explique les choix modaux basés sur les temps de trajet, ou les conditions de circulation et de stationnement, notamment pour se rendre au centre d'une ville. Mais, la rationalité perceptive entre aussi en jeu : la perception de la durée de trajet est souvent plus importante que sa durée objective. Les préférences d'un moyen de transport ou d'un autre ainsi que la « raison du

cœur » jouent également un rôle important. Cette rationalité en valeurs explique le comportement des personnes qui ont évoqué leur conscience écologique ou de celles qui aiment se déplacer en transports motorisés. La mobilité liée aux achats peut être expliquée surtout par une rationalité perceptive : les personnes jugent évident d'aller en voiture au centre commercial et sans voiture au centre-ville. De même, une certaine rationalité économique transparaît également, par rapport à l'accessibilité en voiture et au poids des commissions. Finalement, la rationalité par rapport aux habitudes apparaît de manière sous-jacente dans beaucoup de comportements. En particulier dans les déplacements liés au travail et à la formation, mais aussi pour la mobilité liée aux achats : la plupart des ménages n'a pas adapté de manière significative ses habitudes concernant les lieux où aller faire les commissions suite à leur déménagement au Parc de la Suze.

Cependant, il apparaît également que le comportement de mobilité de la plupart des habitants du Parc de la Suze ne peut pas être expliqué par une seule rationalité, mais par une combinaison de plusieurs facteurs, c'est ce que souligne le grand nombre de personnes qui utilisent différents moyens de transports – leur capital spatial élevé n'est donc pas uniquement une assurance « au cas, où » mais ils s'en servent au quotidien.

10.2. EVOLUTIONS DU COMPORTEMENT DE MOBILITE QUOTIDIENNE

Ce chapitre traite des évolutions du comportement en matière de mobilité quotidienne des habitants suite à leur emménagement au Parc de la Suze. Nous analysons d'abord les changements survenus et ensuite les comportements stables afin de comprendre pourquoi certains habitants ont changé leur comportement en matière de mobilité et pas d'autres.

De manière générale, nous avons constaté trois différents cas de figures parmi les ménages que nous avons interrogés : ceux dont le comportement de mobilité quotidienne de tous les membres a changé suite à leur arrivée au Parc de la Suze, ceux où il n'a changé pour aucun membre, et finalement, les ménages où le comportement a changé pour certaines personnes, mais pas pour d'autres. Il s'agit pour la grande majorité des cas de ménages dont les membres n'habitaient pas ensemble auparavant, mais dans des contextes différents, ce qui explique les différentes évolutions de leurs comportements de mobilité. C'est la raison pour laquelle nous analysons les changements non à l'échelle des ménages, mais à l'échelle des individus.

10.2.1. Changements du comportement de mobilité quotidienne

Pour environ la moitié des personnes que nous avons rencontrées, le comportement en matière de mobilité quotidienne a changé suite à leur déménagement au Parc de la Suze. Cela est vrai pour toutes les personnes qui habitaient auparavant une commune rurale. C'est également le cas, à quelques rares exceptions près (que nous verrons dans le prochain chapitre), pour les habitants venus d'autres villes-centres⁶⁴ ou agglomérations⁶⁵, l'agglomération de Bienne incluse. Par contre, nous observons que le comportement de mobilité des personnes ayant déjà habité au centre-ville de Bienne n'a changé que dans un seul cas très spécifique : il s'agit d'une personne qui habitait encore plus proche des rues commerçantes au centre-ville et qui utilise plus la voiture maintenant, pour la raison suivante :

⁶⁴ Les communes de plus de 10'000 habitants au centre d'une agglomération (OFS 2000).

⁶⁵ Les communes autres que les villes-centres qui font partie d'une agglomération (OFS 2000).

« Depuis que j'ai une place de parc chez moi, je prends plus la voiture. Avant, c'était zone bleue, puis je disais, bon, après tu as pas de place en rentrant, tu vas à pied. Mais depuis que j'ai la place, non. » (homme, 30 ans, actif à plein temps, en couple)

Pour les autres personnes, nous constatons le phénomène inverse : elles se déplacent moins souvent en voiture une fois qu'elles habitent au centre-ville de Bienne, ceci indépendamment du fait qu'elles viennent des quartiers excentrés de la ville ou de plus loin. Pour la plupart des personnes venues de communes rurales, la différence est très grande, elles utilisaient auparavant la voiture pour toutes leurs activités :

« En m'installant ici, en cherchant cet appartement, j'ai analysé ce qui était bien, et ce qui était bien, c'est que je peux aller à pied au centre. Je peux sortir le soir quand je veux, je suis à proximité de tout, et j'utilise le moins possible ma voiture. » (homme, 50 ans, actif à plein temps, vivant seul avec enfant/s)

« J'allais aussi tout le temps en voiture, j'étais vraiment dépendante de la voiture. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant seule)

Plusieurs ménages ont vendu leur deuxième voiture suite au déménagement au Parc de la Suze, car ils n'en avaient plus besoin en habitant ce quartier où la voiture ne représente pas le seul moyen de transport nécessaire pour se rendre à toutes sortes d'activités :

« Weil wir hier nicht mehr beide ein Auto brauchen, das wäre Luxus gewesen, das brauchen wir ja nicht. Ich finde es Luxus genug ein Auto, aber das nutzen wir natürlich noch. » (femme, 70 ans, retraitée, en couple)

En même temps, nous constatons une augmentation très importante de la mobilité piétonne. En effet, à l'exception de quelques personnes âgées à mobilité réduite, tous les autres nouveaux habitants du Parc de la Suze se déplacent plus souvent à pied :

« [Elle :] Mais on change très vite ses habitudes, je trouve, parce qu'on se rend compte qu'on a aussi les commerces tout près, à cinq, dix minutes on est à quelque part. [Lui :] On va plus à pied depuis qu'on est ici. » (homme, 60 ans, actif à plein temps et femme, 55 ans, active à temps partiel, en couple avec enfant/s)

« Depuis que je suis en ville, j'utilise beaucoup moins ma voiture et je marche beaucoup plus. Avant, quand j'étais au village, je prenais beaucoup plus ma voiture, ne serait-ce pour aller à la Poste ou je sais pas où, tandis que maintenant j'y vais à pied. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, en couple avec enfant/s)

Il y a également plusieurs personnes qui se déplacent plus en vélo :

« Ici j'ai trouvé que le vélo va très bien parce que c'est plat et aussi parce que je trouve que c'est bien, simplement. J'ai pas eu besoin d'une voiture et quelque jours où on a eu la pluie, j'ai quand même pris la petite voiture. » (homme, 45 ans, actif à plein temps, en couple avec enfant/s)

A l'exception de la personne mentionnée tout au début de ce chapitre, nous n'avons pas rencontré d'habitants représentant le cas de figure inverse, c'est-à-dire qui se déplacent moins souvent à pied ou à vélo suite à leur déménagement au Parc de la Suze (hormis pour des raisons de santé).

Pour les transports publics, l'image est plus contrastée. D'une part, il y a un certain nombre de personnes qui utilisent plus les transports en commun. Il s'agit là surtout de personnes qui habitaient auparavant des endroits pas du tout ou mal desservis par les transports publics, ce qui explique leur utilisation plus fréquente. D'autre part, quelques personnes se déplacent moins souvent en transports collectifs car elles peuvent maintenant atteindre leurs destinations à pied, ce qui n'était pas le cas à leur lieu de domicile précédent :

« Also hier ist ein Bus Luxus für nach vorne [Zentralplatz]. Das ist natürlich auch ein Vorteil vom Zentrumwohnen. » (homme, 65 ans, retraité, en couple)

A noter qu'il existe un certain nombre de personnes qui n'ont pas changé leur comportement de mobilité suite au déménagement au Parc de la Suze, mais plutôt suite à une mobilité réduite par un accident, une maladie ou à leur âge. Leur faible capital spatial représente, cependant, la motivation décisive de leur choix résidentiel (cf. chapitre 9.3.6). Ces personnes sont indiquées en italique dans le Tableau 7 qui présente une synthèse des différents types de changements de comportement que nous avons relevés. Les habitants notés en caractères normaux sont, quant à eux, ceux qui ont changé leur comportement de mobilité suite à d'autres facteurs qui n'ont pas trait au déménagement en soi. Il s'agit par exemple du passage à la retraite qui fait qu'un couple se déplace plus souvent ensemble en voiture alors qu'auparavant, l'un des membres utilisait surtout les transports publics. Enfin, tous les changements en gras représentent des évolutions survenues suite au déménagement, et pour lesquelles nous n'avons pas constaté d'autre raison que le nouveau contexte spatial dans lequel se situe le logement.

Tableau 7 : Les différents types de changements de comportement de mobilité quotidienne

Lieu de résidence précédent	Evolution du comportement de mobilité : personne se déplace...																	
	plus en voiture			moins en voiture			plus à pied			plus en vélo			plus en TP			moins en TP		
Bienne centre-ville	1	-	-															
Bienne excentré				2	<i>4</i>	<i>-</i>	2	<i>4</i>	<i>-</i>	2	<i>-</i>	<i>-</i>						
Agglomération de Bienne				3	<i>1</i>	<i>-</i>	3	<i>-</i>	<i>-</i>				1	<i>-</i>	<i>-</i>	0	<i>-</i>	<i>2</i>
Autre ville-centre				<i>-</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	1	<i>-</i>	<i>-</i>				1	<i>-</i>	<i>-</i>			
Autre agglomération				6	<i>1</i>	<i>-</i>	6	<i>1</i>	<i>-</i>	2	<i>-</i>	<i>-</i>	2	<i>-</i>	<i>-</i>			
Espace rural				6	<i>1</i>	<i>-</i>	6	<i>1</i>	<i>-</i>	4	<i>-</i>	<i>-</i>	2	<i>1</i>	<i>1</i>	1	<i>-</i>	<i>-</i>

Nombre de personnes de plus de 18 ans ayant changé leur comportement de mobilité :

suite au déménagement

suite à une mobilité réduite par un accident, une maladie ou leur âge

suite à d'autres raisons que le déménagement ou une mobilité réduite

10.2.2. Stabilité des comportements de mobilité quotidienne

L'autre moitié des personnes que nous avons rencontrées n'ont pas changé leur comportement de mobilité quotidienne. Il s'agit surtout des personnes qui habitaient déjà le centre de Bienne avant de venir au Parc de la Suze. Ayant habité un quartier situé à proximité du nouveau logement, ou à des distances équivalentes de la zone piétonne au centre-ville ou de la gare CFF, ainsi que d'autres lieux de la vie quotidienne, la plupart des personnes n'adaptent pas leur comportement en matière de mobilité :

« Wir haben vorher da vorne an der Ecke in einer Mietwohnung gewohnt. [...] Also hat sich eigentlich nicht viel geändert, logischerweise. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, en couple avec enfant/s)

Nous avons de plus constaté que la grande majorité de ces personnes ne se déplace pas uniquement à pied, en vélo ou en transports publics, mais possède (ou partage) et utilise aussi une voiture. Par contre, tous ces ménages se rendent rarement voire jamais en voiture au centre-ville et sur leur lieu de travail.

Nos résultats illustrent ensuite qu'il y a aussi un certain nombre de personnes ayant habité des quartiers excentrés de Bienne qui n'ont pas changé leur comportement de mobilité. Il s'agit surtout de ménages qui n'ont pas de voiture et se déplaçaient en vélo, en transports publics et à pied déjà avant leur déménagement, et n'ont pas changé ces pratiques une fois qu'ils ont emménagé plus proche du centre :

« In der Stadt mit dem Fahrrad, immer, und sonst mit dem Zug, öV einfach. »
(femme, 65 ans, retraitée, en couple)

Enfin, il y a encore quelques cas isolés de personnes ou ménages qui se caractérisent par des comportements stables (cf. Tableau 8). Par exemple, le couple qui habitait dans l'agglomération de Bienne : son logement se trouvait au centre d'une commune limitrophe de la ville. La différence du point de vue des accessibilités par rapport au Parc de la Suze était assez faible, c'est pourquoi ce ménage n'a pas changé son comportement de mobilité. Il en est de même pour un ménage qui habitait au centre d'une autre ville suisse. Enfin, la personne qui habitait une autre agglomération représente un autre cas de figure : elle continue à se déplacer surtout en voiture, à part pour les courtes distances autour de son domicile, qu'elle parcourait déjà à pied avant son déménagement.

Au niveau des différents moyens de mobilité, il apparaît très clairement que la grande majorité des personnes qui n'ont pas changé leur comportement de mobilité ont des pratiques multimodales. Ces personnes utilisent différents moyens de transports, ce qui les rend bien sûr un peu moins susceptibles de changer leurs pratiques puisqu'elles avaient déjà l'habitude de se déplacer différemment, selon leur destination et le type d'activité. Nous constatons aussi que les personnes sans voiture ou utilisant rarement une voiture (qu'elles ne possèdent souvent pas) maintiennent leurs habitudes en matière de mobilité quotidienne. Lorsque il s'agit d'un choix explicite, ce qui est le cas de ces personnes, le fait de se déplacer d'une certaine manière influence fortement le choix résidentiel et ne changera donc pas après un déménagement.

Tableau 8 : Les différents types de comportements de mobilité inchangés

Lieu de résidence précédent	Uniquement TP et mobilité douce	Utilisation rare d'une voiture	Utilisation fréquente de la voiture
Bienne centre-ville	1 personne	4 personnes	7 personnes
Bienne excentré	4 personnes	1 personne	2 personnes
Agglomération de Bienne			2 personnes
Autre ville-centre			1 personne
Autre agglomération			1 personne
Espace rural			

10.2.3. Synthèse des évolutions du comportement de mobilité quotidienne

La moitié des habitants du Parc de la Suze ont changé leurs pratiques de comportement de mobilité quotidienne suite à l’emménagement au Parc de la Suze. Il s’avère que les différentes structures spatiales de leur lieu de résidence précédent sont un bon indicateur : en effet, toutes les personnes qui sont venues de communes rurales ainsi que la plupart qui habitaient d’autres villes ou agglomérations, y compris celle de Bienne, ont changé leur comportement. Ils se déplacent plus à pied et à vélo, et moins en voiture. Par contre, l’évolution de l’utilisation des transports publics est moins claire : ceux qui habitaient des lieux mal ou pas desservis par les transports en commun les utilisent, en général, plus souvent, tandis que d’autres personnes les utilisent moins, de par le fait qu’elles se déplacent à pied ou en vélo à des endroits qu’elles atteignaient auparavant en transports publics.

La grande majorité des personnes qui se caractérisent par un comportement stable ont déjà habité en ville de Bienne, en grande partie à des distances très faibles du Parc de la Suze, ce qui explique qu’elles n’ont pas du tout adapté leur comportement de mobilité. Mais, il s’avère que la plupart des personnes de cette deuxième catégorie se caractérisent par un comportement multimodal, ce qui les rend moins susceptibles d’adapter leur choix modal.

10.3. STYLES DE MOBILITE DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE

Dans ce dernier chapitre des analyses et résultats, nous proposons des styles de mobilité pour décrire les différents types de mobilité que nous retrouvons parmi les habitants du Parc de la Suze que nous avons interrogés. Nous avons établi nos propres styles de mobilité et non repris ceux qui ont été proposés par d’autres auteurs car nous estimons que ces typologies n’auraient pas permis de rendre compte des spécificités des habitants du Parc de la Suze.

Pour établir cette typologie, nous avons eu recours d’une part au capital spatial (aux accessibilités, c’est-à-dire aux moyens de mobilité qui sont à disposition des membres des ménages, aux compétences et à l’appropriation) des habitants que nous avons rencontrés, et d’autre part nous avons considéré leurs pratiques effectives.⁶⁶ Ensuite, nous avons analysé les raisons qui ont été avancées par les habitants pour expliquer leur choix modal ainsi que les rationalités sous-jacentes. Puis, nous avons intégré l’importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel et le moment dans ce processus de recherche où elle a été prise en compte. Finalement, le mode de vie qui les caractérise a été considéré. Le mode de vie a été approché en se basant sur les valeurs et attitudes qui ont été relevées dans les propos des habitants tout au long des entretiens ainsi que sur leurs activités et loisirs.

Le type de ménage et l’âge des personnes se sont révélés être des indicateurs peu pertinents pour établir des styles de mobilité : en effet, les différences au sein d’une classe d’âge sont très importantes, même pour les personnes très âgées, car elles ne se trouvent pas toutes dans le même état de santé. C’est également le cas pour les types de ménage, et nous avons remarqué que les membres d’un ménage ne partagent pas toujours tous le même style de mobilité, celui-ci est un attribut individuel. Néanmoins, il y a dans tous les styles de mobilité des classes d’âge et des types de ménage plus représentés que d’autres.

Nous avons établi cinq styles de mobilité : les « peu mobiles par contrainte », les « écologistes conséquents », les « citoyens convaincus évitant la voiture », les « usagers économiquement

⁶⁶ Comme tous les habitants du Parc de la Suze se déplacent à pied au centre-ville de Bienne, les styles de mobilité que nous avons créés ne prennent pas en compte cet aspect-là, respectivement, en même temps, l’intègrent tous.

rationnels » et les « automobilistes invétérés ». Il est évident qu'il s'agit d'idéaux-types et que les caractéristiques que nous présenterons ci-dessous ne s'attribuent pas à chaque individu, mais la plupart des habitants du Parc de la Suze peuvent être attribués clairement à l'un ou l'autre de ces styles.

10.3.1. Les peu mobiles par contrainte

Ce premier style de mobilité est plutôt le style de l'immobilité puisqu'il rassemble les personnes à mobilité fortement réduite, suite à l'âge très avancé, un accident ou une maladie. Leur capital spatial est donc très faible. Il s'agit en grande partie de personnes âgées, mais il y a aussi des personnes handicapées plus jeunes dans cette catégorie. Ces personnes sont donc très casanières, bien que ce ne soit souvent pas uniquement dû à leur mobilité réduite :

« Je suis la plupart du temps là [dans son bureau] maintenant, que ça soit pour écouter de la musique, pour faire des trucs à l'ordinateur, pour lire, regarder la télé même. Je suis plutôt casanière donc j'aime plutôt faire les trucs à l'intérieur, je ne m'ennuierais jamais à la maison, je ne suis pas obligée de sortir ou quoi, même s'il fait beau. » (femme, 50 ans, rentière, vivant en couple, avec enfant/s)

Cependant, elles sont très ouvertes aux technologies de l'information et de la communication (TIC) qui leur permettent d'être mobiles au niveau virtuel : en particulier, l'ordinateur et une connexion à internet leur permettent de mener leur vie en indépendance, par exemple en faisant les courses en ligne, mais aussi tout simplement pour communiquer avec le monde entier et pour se divertir.

Pour ces personnes, de par leur faible capital spatial, la mobilité quotidienne a, soit, déclenché leur déménagement (lorsque leur capital spatial a brusquement diminué), soit été le critère le plus important dans leur choix résidentiel. Un logement ainsi qu'une localisation adapté à leur situation représentent tous les deux une nécessité pour les « peu mobiles par contrainte » :

« J'avais entendu parler de ces logements ici qui étaient marqués adaptés aux personnes handicapées et ça, c'était le critère définitif et surtout, dès le départ, avant que l'appartement soit terminé, on a pu dire ce qu'on voulait notamment au niveau des salles-de-bain. » (homme, 55 ans, actif à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

10.3.2. Les écologistes conséquents

Le premier style de mobilité à vrai dire est celui des écologistes conséquents qui n'ont pas de voiture, ou du moins pas leur propre voiture, et n'utilisent que très rarement voire jamais ce moyen de transport. Ils se caractérisent par un capital spatial moyen à élevé, suivant leurs compétences et accessibilité de la voiture, c'est-à-dire un permis de conduire et une voiture à disposition. Cependant, leurs fortes convictions écologiques font qu'ils se déplacent surtout à pied et en vélo à Bienne et, pour aller plus loin, en transports publics. C'est donc une rationalité en valeurs qui explique surtout leur comportement de mobilité :

« Ich bin grün und ein Auto kommt nicht in Frage. [...] Ich habe nie in meinem Leben ein Auto besessen. Das ist in der Stadt einfach nicht nötig, in der Schweiz ist das nicht nötig finde ich. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant en couple)

« Et puis motif de choix écologique. C'est pas nécessaire d'avoir tous une voiture quand on habite en ville. Quand on peut avoir accès, sinon je prendrais Mobility, mais j'ai une voiture à disposition de quelqu'un qui travaille en plein centre. [...] C'est un luxe au niveau de l'avenir de la planète. Je pense que c'est un luxe de mode vie, de ne pas être embarrassée par cet objet moche, encombrant, polluant,

bruyant. Je ne suis pas anti-voiture, je pense que pour les gens qui habitent la campagne, il n'y a pas de discussion. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

Nous retrouvons parmi ce type, d'une part, des personnes retraitées (depuis peu de temps) et, d'autre part, des personnes actives qui travaillent en ville de Bienne ou sont des pendulaires interurbains qui se déplacent, évidemment, à leur lieu de travail en train.

Il s'agit de personnes engagées, en particulier dans des mouvements sociaux et bénévoles, qui poursuivent un grand nombre d'activités en ville de Bienne ou dans d'autres villes. Les femmes, notamment celles qui vivent seules, sont surreprésentées dans ce style de mobilité. Ces personnes sont très citadines et attachées à la ville de Bienne. Elles ont grandi en ville ou, du moins dès qu'elles pouvaient choisir leur lieu de domicile elles-mêmes, elles ont vécu en ville et ne comptent, aussi pour des raisons liés à la mobilité, plus aller habiter ailleurs :

« J'ai pas senti le besoin d'une voiture, en revanche pour moi c'était essentiel d'habiter en ville. J'ai passé ma jeunesse dans la campagne, c'était l'horreur, je déteste ça. » (femme, 65 ans, retraitée, vivant seule)

Les « écologistes conséquents » se qualifient par un capital spatial très spécifique, ils ont donc considéré la mobilité quotidienne tout au début de leur recherche d'un nouveau logement, la possibilité de vivre sans voiture était pour eux un critère prépondérant.

10.3.3. Les citadins convaincus évitant la voiture

Ces personnes peuvent être qualifiées d'écologistes au quotidien, même si elles n'ont pas de forte conscience écologique ou du moins celle-ci ne guide pas leur choix modal. En effet, ces personnes ont un capital spatial élevé et sont multimodales : elles ont à leur disposition différents moyens de transports : le vélo, la voiture, et souvent aussi un abonnement de transports publics ; et elles utilisent ces différents modes. Mais, pour leur vie quotidienne, elles évitent autant que possible de prendre la voiture, tant que cela est possible et considéré comme pas trop contraignant : elles se rendent au travail en transports publics, en vélo ou à pied et vont faire leurs commissions la plupart du temps au centre-ville avec ces mêmes moyens de transports, même si, parfois, elles se rendent aussi en voiture dans un centre commercial. Pour les loisirs, elles ne se déplacent pas en voiture au centre-ville, mais n'hésitent pas à prendre l'auto pour se rendre à un endroit mal ou pas du tout accessible en transports publics, ou encore si elles ont besoin de transporter beaucoup de matériel :

« [Er:] Es gibt einfach viele Momente wo es sehr praktisch ist, das Auto, eben für in die Ferien, wenn Sie nach Italien gehen oder Frankreich im Sommer, ohne Auto ist man da etwas aufgeschmissen, und auf dem Camping sowieso. [Sie:] Ich denke das Auto ist wirklich sehr praktisch und ich bin auch froh dass wir eins haben. Aber ich finde man sollte es sinnvoll einsetzen, wirklich dann wenn es nötig ist. » (homme 50 ans, actif à plein temps et femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

« Warum soll ich in der Stadt einen Parkplatz suchen wenn ich zu Fuss gehen kann [...] Also ich nehme das Auto wirklich nur wenn ich irgendwo hingehe wo es nicht einfach so richtig gäbig [praktisch] geht. [...] Ich habe da 20 Minuten zum Bahnhof oder 5 Minuten mit dem Bus, und dann, gut das Billett kostet ziemlich viel, auch Halbtax, aber dann kann ich mich hinsetzen und in Bern bin ich eigentlich schon beinahe dort wo ich hin will. Weil zum Kunsthhaus hab ich nicht einmal 10 Minuten, warum soll ich da das Auto nehmen und mich verrückt machen lassen. Und nach Zürich, nein, um Gottes Willen nicht, nein, und Basel auch nicht, das tut man sich doch nicht an. » (femme, 80 ans, retraitée, vivant en couple)

Les personnes qui sont caractérisées par ce style de mobilité sont des citadins convaincus qui sont attachés à la ville de Bienne et qui ont grandi en ville. Leurs choix modaux représentent une habitude pour eux. Mais ce n'est pas uniquement la rationalité par rapport aux habitudes qui explique leur comportement, la rationalité perceptive est également importante pour ces personnes, se déplacer en ville sans voiture va de soi pour elles. Nous retrouvons parmi les personnes réunies dans ce style peu de retraités et surtout des personnes actives, la majorité d'entre eux sont des pendulaires interurbains. Il y a autant d'hommes que de femmes dans ce style de mobilité, les familles avec enfants ainsi que les personnes plutôt jeunes ayant grandi à Bienne sont fortement surreprésentés dans ce type :

« Unser Sohn, wie gesagt, er wird 11. Da war ich kürzlich mit ihm eine Freundin besuchen, die wohnt in [X], das ist Richtung Aarberg auf dem Land. Und dann, als wir wieder ins Auto, um sie zu besuchen braucht man jetzt ein Auto wenn man irgendwie um eine bestimmte Zeit wieder zu Hause sein will, dann hat er mir gesagt, also Mama, ich weiss nicht wie man hier wohnen kann, das ist ja furchtbar! Hier könnte ich nie wohnen! [Lachen] Ich glaube, die Kinder haben sich auch schon daran gewöhnt, dass sie schnell in die Bibliothek gehen oder ins Schwimmbad, und ich glaube das ist für sie schon auch noch wichtig. » (femme, 45 ans, active à temps partiel, vivant en couple, avec enfant/s)

Comme les « citadins convaincus évitant la voiture » se caractérisent par un capital spatial élevé, les relations entre mobilité quotidienne et choix résidentiel sont moins importantes que pour les deux premiers styles présentés. En effet, ces personnes n'ont pas toutes considérées la mobilité au début de leur recherche, souvent d'autres critères ont été plus importants, même si la volonté de ne pas être dépendant de la voiture a été très forte.

10.3.4. Les usagers économiquement rationnels

Un autre style de mobilité est celui des usagers rationnels par rapport aux coûts et au temps. Ces personnes sont également en situation de choix, vu leur grand capital spatial, notamment leur équipement multimodal, et elles possèdent toutes une voiture. Au contraire du style précédent, elles n'ont pas le but d'éviter le plus possible d'utiliser la voiture, mais comparent les coûts et le temps de trajet pour chaque déplacement qu'elles font. Elles se caractérisent par une forte rationalité économique par rapport à ces deux facteurs : elles choisissent les transports publics pour autant que ceux-ci soient plus rapides ou plus avantageux au niveau financier et se déplacent, autrement, en voiture. C'est ce qu'illustre cette citation (qui apparaît déjà dans le chapitre 10.1.2.3) :

« Wenn ich nach Bern muss, dann nehme ich immer den Zug, also ich bin nicht aufs Auto fixiert. Manchmal ist es praktisch, und nach Zürich würde ich auch nie mit dem Auto fahren. [...] Wenn ich nach Grindelwald fahre beispielsweise, und mit dem Zug zwei Stunden habe und mit dem Auto habe ich eine Stunde, dann nehme ich das Auto. Hingegen wenn ich nach Zürich und weiss auf der Autobahn ist immer fürchterlich, schrecklich und stressig, dann nehme ich den Zug. Oder nach Bern sag ich mir, es ist viel weniger stressig wenn ich den Zug nehme und dann nicht parkieren muss, im Zentrum. » (homme 65 ans, retraité, vivant seul)

Ces personnes voyagent beaucoup plus que celles caractérisées par d'autres styles de mobilité, pour des raisons professionnelles ainsi que pour des raisons privées. Elles ne sont pas très attachées à la ville ou à un lieu précis, et se verraient très bien vivre ailleurs. Il y a plus d'hommes que de femmes dans ce type de mobilité et les personnes âgées y sont également surreprésentées.

Quant à l'importance de la mobilité quotidienne pour leur choix résidentiel, il s'avère qu'elle est très variable parmi les « usagers économiquement rationnels » : en effet, il n'y a pas de tendance générale qui apparaît, différents cas de figures sont observés, notamment en fonction de l'âge des personnes.

10.3.5. Les automobilistes invétérés

Le dernier style de mobilité que nous avons établi est celui des personnes qui sont fortement attachées à leur véhicule et se déplacent quasi uniquement en voiture, à moins qu'il y ait des contraintes très fortes. Mais elles auront plutôt tendance à adapter leurs destinations que de s'y rendre en transports publics. Ces personnes aiment conduire et accordent une grande importance à la liberté et à l'autonomie que leur confère la voiture :

« Moi j'adore la voiture, je trouve sensationnelle de pour pouvoir conduire une voiture, pas vous? Mais peut-être vous habitez la ville, ayant toujours habité une grande ville je sais qu'il y a beaucoup de gens qui n'ont plus de voiture. Mais moi, j'adore la voiture, je suis même en train de réfléchir à en acheter une nouvelle, à chaque fois je me dis c'est la dernière. » (femme, 75 ans, retraitée, vivant seule)

« Ganz einfach, weil man das Ziel selbst wählen kann und sehr kurzfristig entscheiden kann. Und ganz klar, ich fahre gar nicht gern Zug, das ist mir nicht angenehm. [...] Ich war nie der Zug-Fan. Das ist nicht mein Verkehrsmittel. Aber auch nicht Bus fahren. Ich liebe es, selbst was zu tun. Zug, Bus, da ist man passiv. Ich habe auch lieber den Computer als den Fernseher. » (homme, 60 ans, retraité, vivant en couple)

Ces automobilistes ne connaissent pas ou mal les transports publics parce qu'ils ne les utilisent jamais ou en ont une mauvaise image. Leur capital spatial peut donc être qualifié de faible à moyen car leurs compétences se limitent à la voiture :

« Je connais rien avec les bus, je sais même pas où ils vont les bus. Elle m'a expliqué, ma fille, mais c'est une contrainte le bus, quand même, et souvent je suis chargée. » (femme, 60 ans, active à plein temps, vivant en couple, avec enfant/s)

Il y a donc plusieurs types de rationalités qui expliquent le comportement de ces personnes : d'une part la rationalité en valeurs, mais aussi la rationalité perceptive et, enfin, la rationalité par rapport aux habitudes :

« On vient d'une zone rurale, on est habitué. Il y a toujours presque eu une voiture par personne qui a le permis, presque. C'est une nécessité si on veut bouger, les transports publics sont pas, commencent à s'améliorer. » (homme, 40 ans, actif à plein temps, vivant en couple)

En effet, ces automobilistes ont grandi à la campagne ou dans des villes très petites et de ce fait, ils ont l'habitude de se déplacer en voiture. Leur attachement à la ville n'est donc pas très fort. Ils sont plutôt individualistes et conservateurs, et la paresse joue aussi un rôle dans leur choix modal. Dans ce style de mobilité, il y a une grande majorité d'hommes et les couples âgés sont également surreprésentés.

Les « automobilistes invétérés » n'ont, par le fait d'être habitués à la voiture, pas accordé une très grande importance à la mobilité quotidienne dans leur choix résidentiel et sont arrivées un peu par hasard au centre-ville. Il y a une exception : les personnes qui ont prévu la possibilité de ne plus pouvoir conduire quand elles seront plus âgées et qui ont, pour ce fait, choisi un logement où ils pourront rester vivre.

10.3.6. Synthèse des styles de mobilité

Nous avons vu dans les chapitres précédents qu'au sein d'un même contexte territorial que représente le Parc de la Suze, il existe cinq différents styles de mobilité. Il apparaît que leurs proportions, exception faite des « peu mobiles par contrainte », se situent entre 15 et 28%, ce qui appuie la grande diversité et la pertinence de chacun de ces styles. Le

Tableau 9 présente une synthèse des styles de mobilité des habitants du Parc de la Suze en indiquant les tendances générales qui caractérisent les différents types de personnes.

Tableau 9 : Styles de mobilité des habitants du Parc de la Suze

	Peu mobiles par contrainte	Ecologistes conséquents	Citadins convaincus évitant la voiture	Usagers économiquement rationnels	Auto-mobilistes invétérés
Proportion	11%	15%	26%	19%	28%
Profil	Très âgé(e)s, personnes vivant en couple, retraité(e)s et rentiers/ères	Beaucoup de femmes (seules ou en couple) et de retraité(es) ; actifs/ves à Bienne ou pendulaires interurbains	Surtout personnes vivant en couple et avec enfants et actifs/ves, en majorité pendulaires interurbains	Personnes plutôt âgées, majorité d'hommes ; surtout des retraité(es) ; actifs/ves en dehors de Bienne	Personnes vivant en couple, plutôt âgé(es) ; surtout des retraité(es) ; actifs/ves en dehors de la région
Trajectoires	Très différentes	Grandis à Bienne ou en ville	Grandis à Bienne ou en ville	Venus par hasard à Bienne	Grandis à la campagne
Attachement à Bienne	Plutôt peu attachés à Bienne	Très attachés à Bienne	Très attachés à Bienne	Pas attachés à Bienne	Pas attachés à Bienne
Importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel	Décisive dans leur choix résidentiel	Vivre sans voiture était un critère prépondérant	Critère parmi d'autres, volonté d'indépendance de la voiture	Très variable (p.ex. grande importance pour pers. âgées)	Assez faible, sauf pour les personnes âgées
Capital spatial	Très faible	Moyen - élevé (Abonnements TP et vélo)	Très élevé (voiture, vélo, abonnements)	Très élevé (voiture, vélo, abonnements)	Faible - moyen (voiture)
Comportement de mobilité	Très peu mobiles dans l'espace (mais mobiles grâce aux TIC)	N'utilisent pas du tout ou très rarement la voiture	Prendent la voiture que quand ce n'est pas pratique ou possible autrement	Utilisent les TP si c'est plus rapide et pratique qu'en voiture, sinon la voiture	Se déplacent quasi uniquement en voiture
Raisons du choix modal ; rationalités sous-jacentes	Contrainte des aptitudes physiques	Rationalité en valeurs : forte conscience écologique	Rationalité perceptive (de la proximité) et par rapport aux habitudes	Rationalité économique (temps, prix) et perceptive (conditions de stationnement et de trafic)	Rationalité en valeurs (aimer conduire et la liberté de la voiture), perceptive et par rapport aux habitudes
Mode de vie	Casaniers, intéressés par la technique	Engagés, de gauche, très citadins	Citadins, ouverts, engagés	Carriéristes, néo-libéraux, conservateurs	Plutôt conservateurs et individualistes

Cinquième Partie

CONCLUSION

11. CONCLUSION

Cette recherche avait comme but de comprendre les relations entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne, un champ de recherche encore peu étudié jusqu'à présent, d'autant plus que nous avons eu recours avant tout à des méthodes qualitatives. Nous nous sommes intéressés à un cas spécifique, d'un intérêt particulier dans le contexte des débats actuels de densification et de régénération urbaine, qui est celui des habitants d'un quartier situé au centre-ville, construit sur une ancienne friche industrielle, le Parc de la Suze à Bienne.

Nous avons étudié trois dimensions qui découlent de cette thématique : l'influence de la mobilité quotidienne sur le choix résidentiel ; l'influence du lieu de résidence sur les pratiques de mobilité quotidienne ; et enfin, les différents styles de mobilité qui co-existent dans un contexte résidentiel identique. Dans les chapitres qui suivent, nous présentons les principaux résultats par rapport à nos trois objectifs, les discutons et les comparons à la littérature que nous avons présentée dans la problématique.

11.1. LE CHOIX RESIDENTIEL ET LES MOTIVATIONS DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE⁶⁷

Notre premier objectif est de comprendre le choix résidentiel des habitants du Parc de la Suze, tant au niveau du choix d'habiter au centre-ville que plus spécifiquement dans ce quartier. C'est l'objet de ce chapitre, le rôle de la mobilité quotidienne dans ce choix est traité plus en détail dans le chapitre suivant. Comme nous l'avons relevé dans la problématique, le choix résidentiel peut s'analyser au travers de trois dimensions qui sont le profil des ménages, leurs trajectoires et leurs motivations.

Quant au profil des ménages, ce sont majoritairement des personnes seules ou des couples sans enfants qui habitent le Parc de la Suze et qui sont plutôt âgées. Plus de la moitié des habitants sont âgés de 50 ans et plus (dont un tiers ont plus de 80 ans). Nous avons constaté quelques nouvelles formes de mobilité résidentielle, comme des couples « living apart together ». Plus de 90% des personnes qui ont répondu à notre questionnaire sont de nationalité suisse. Il faut souligner que la proportion de personnes ayant une formation supérieure, près de 50%, est très élevée par rapport à la moyenne suisse, qui est d'environ 35% (OFS 2011). Il y a environ la même proportion de personnes actives, dont la plupart travaillent à plus de 80%, et de personnes retraitées ou rentières (40%). Le fait que les habitants du Parc de la Suze aient une formation élevée et un pourcentage d'activités élevé, ainsi que par les types de professions exercées par les habitants, nous pouvons dire qu'il y a une certaine homogénéité au niveau du statut socio-économique des habitants. On peut donc affirmer qu'il s'agit d'un cas conforme au regain d'attractivité des villes pour les classes moyennes-supérieures. Cependant, la composante de l'âge est différente de celle normalement observée dans les nouveaux quartiers en villes-centres (RERAT *et al.* 2008b) : les habitants du Parc de la Suze ne sont pas majoritairement des jeunes couples bi-actifs mais on y retrouve de nombreux retraités ayant un capital financier leur permettant d'accéder à ce type de logement.

A propos des trajectoires géographiques, il s'avère que deux tiers des habitants du Parc de la Suze habitaient déjà Bienne ou son agglomération avant. La grande majorité des ménages que nous avons interrogés ont cherché un logement dans un centre-ville, le plus souvent uni-

⁶⁷ Partie commune avec le mémoire de Maureen Gurtner.

quement à Bienne. Une part importante des trajectoires résidentielles sont promotionnelles, c'est-à-dire que la taille du logement a augmenté et que le statut d'occupation est resté le même ou est passé de locataire à propriétaire. Mais, la majorité des trajectoires résidentielles sont régressives.

Venons maintenant aux motivations. Lors du questionnaire, les changements dans la vie professionnelle ou la structure du ménage sont apparus comme ayant très peu d'influence lors de la prise de décision d'une mobilité résidentielle. Par contre, lors des entretiens, le passage à la retraite est ressorti à plusieurs reprises comme l'élément déclencheur. Ce qui corrobore les dires de ROGERS (1998, 1992 in RERAT 2010), qui a relevé le passage à la retraite comme une des quatre phases propices à la migration. La grande proportion de personnes à la retraite s'explique aussi par le fait que l'âge et la maladie aient été une source de motivations pour se rapprocher du centre-ville, et pour habiter des logements adaptés aux personnes à mobilité réduite. C'est également une des raisons qui explique le fait que les trois autres phases - l'enfance, le passage à l'âge adulte et la formation d'une famille - ne sont pas significatives dans le Parc de la Suze.

Il y a trois niveaux de motivations : celles liées au logement, celles liées au quartier et celles par rapport à la ville de Bienne. Concernant le logement, il était important pour les habitants d'avoir de l'espace, une architecture et un équipement moderne d'un certain standing. Il en résulte que ces personnes doivent avoir un certain revenu, ce qui explique alors peut-être qu'il y a peu de jeunes ménages en début de carrière. En effet, les personnes âgées, dont la plupart sont d'anciens propriétaires de maison, sont surreprésentées. Les facteurs relatifs au quartier qui entoure le Parc de la Suze et sa localisation sont apparus comme le niveau de motivations le moins important. Par contre, l'aménagement, la tranquillité et la sécurité du Parc de la Suze ont joué un certain rôle. Les motivations liées à la ville ont été très importantes : la volonté de vivre au centre-ville était un critère prépondérant pour tous les habitants. Pour un grand nombre d'habitants, le fait de choisir Bienne comme lieu de résidence est lié à leur attachement à la ville, à sa localisation centrale en Suisse, et aussi à ses caractéristiques, notamment le bilinguisme et le multiculturalisme.

11.2. IMPORTANCE DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE DANS LE CHOIX RESIDENTIEL DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE

Si le critère de vivre au centre-ville est décisif dans le choix résidentiel, c'est également dû à la volonté de la quasi-totalité des habitants de pouvoir se déplacer à pied, et en moindre mesure en vélo, pour atteindre les lieux de la vie quotidienne. Nous pouvons donc affirmer la question que nous posons dans le titre de ce mémoire : pour la plupart des habitants du Parc de la Suze, déménager au centre-ville est fortement liée à la volonté de se déplacer autrement. La proximité des lieux de la vie quotidienne, en particulier les commerces et services et l'offre culturelle, a également été importante pour les habitants, mais se cache souvent derrière l'importance de vivre à proximité du centre-ville qui implique ces courtes distances. Comme principale raison de vouloir se déplacer à pied a été évoquée l'indépendance de la voiture, par les ménages qui désirent rester sans automobile ainsi que par ceux qui en possèdent une – ce qui consiste un résultat plutôt surprenant, vu que ces ménages n'ont pas de contrainte et comparé aux résultats d'autres études menées à ce sujet (STANBRIDGE 2005 ; BECKMANN *et al.* 2006).

La proximité de la gare CFF et la desserte en transports publics sont également des critères importants, ce que souligne le fait que près de la moitié des actifs occupés sont des pendulaires interurbains, travaillant dans un autre centre, dont un tiers à Berne. Cette proportion est extrêmement élevée comparée aux résultats que rapportent RERAT et LEES (2010 : 135) pour Neuchâtel (21%) et Zurich West (10%). De plus, nous avons constaté un nombre très élevé de pendulaires à longue distance, environ 15% des actifs occupés parcourent plus de 50 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail, une proportion nettement plus élevée que la moyenne suisse qui se situe en 2010 à 9% (DESSEMONTET 2012 : 5). Par contre, les 35.5% d'actifs travaillant à Bienne correspondent à la moyenne suisse du taux de pendulaires intra-communales (FRICK *et al.* 2004 : 9). Il s'agit pourtant d'une valeur assez faible pour une ville : les six plus grandes villes de Suisse alémanique, par exemple, comptent entre 41% et 60% de pendulaires intracommunales (STÄDTENETZWERK VERKEHR 2012).

Pour les personnes à mobilité réduite – suite à une maladie ou à l'âge – leur faible capital spatial a joué un rôle prépondérant dans leur choix résidentiel. Cependant, les ménages qui ont accordé de l'importance à l'accessibilité en voiture et la disponibilité de places de parc lors du choix résidentiel sont très peu nombreux.

Nos résultats concernant la forte importance de la mobilité quotidienne lors du choix du logement montrent donc que les habitants du Parc de la Suze ont accordé une importance particulière au capital spatial dans leur choix résidentiel. Ils rejoignent ainsi les résultats d'autres études, notamment concernant les différences parmi la mobilité motorisée et la mobilité douce ainsi que les transports publics (RERAT 2010) ainsi que par rapport à l'importance de ces derniers (BECKMANN *et al.* 2006 ; HJORTHOL et BJØRNSKAU 2005; THOMAS *et al.* 2011).

Une des explications de l'importance attribuée aux critères relatifs à la mobilité réside dans l'importance d'anticiper une mobilité réduite due à l'âge. En effet, ce facteur a été mentionné par tous les habitants qui ont choisi leur logement au Parc de la Suze pour y habiter lorsqu'ils seront à la retraite. Ces personnes ont donc prévu que leur capital spatial va diminuer avec l'âge, ou en tout cas qu'il risque fortement d'être limité à un moment donné, et cherchent, par leur choix résidentiel, à s'y adapter. SANDFUCHS (2009) a fait le même constat dans son étude sur des nouveaux quartiers au centre de Hanovre.

Les coûts de mobilité ainsi que résidentiels que BAUER *et al.* (2005 : 270) ont relevés comme facteurs centraux ne sont pas du tout apparus lors de notre recherche. Ceci peut éventuellement être attribué au fait que pour le choix résidentiel d'un logement au centre-ville, ils sont moins importants que lors du déménagement dans le périurbain. Mais il faut dire que nous n'avons pas abordé, ni dans le questionnaire, ni dans les entretiens, ces questions économiques.

Finalement, il faut noter que la mobilité quotidienne a joué un rôle dans le choix résidentiel de tous les ménages que nous avons rencontrés – ce qui représente un résultat surprenant dans un champ de recherche très controversé au sujet de l'anticipation des choix modaux lors du choix résidentiel (cf. RERAT 2010 : 67). En nous basant sur le modèle de la « Residential Relocation Timeline » de STANBRIDGE *et al.* (2005), nous avons analysé à quelle étape la mobilité influence le choix résidentiel. Pour les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes qui anticipent une mobilité réduite due à l'âge, la mobilité quotidienne a déclenché le déménagement. Les personnes qui considèrent la mobilité au début de la recherche représentent le type le plus fréquent, et quelques ménages qui ont considéré la mobilité au cours

de la recherche, respectivement juste avant le choix définitif, ont également été constatés parmi les habitants du Parc de la Suze.

11.3. PRATIQUES DE MOBILITE QUOTIDIENNE DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE ET LEURS EVOLUTIONS

Notre deuxième objectif était de comprendre de quelle manière et pour quelles raisons les pratiques de mobilité quotidienne des habitants du Parc de la Suze ont évolué suite à leur déménagement. Nous avons d'abord analysé le comportement actuel en matière de mobilité des habitants de notre objet d'étude, et ensuite les évolutions de ce comportement.

Concernant le capital spatial des habitants du Parc de Suze, nous avons constaté que leur équipement en voitures correspond à la moyenne de l'agglomération biennoise. Le taux de ménages sans voitures (32.3%) n'est que légèrement plus élevé, ce qui représente un résultat plutôt étonnant au vu de la localisation centrale de ce quartier qui semble propice à vivre sans voiture et comparé aux résultats d'autres études. Le pourcentage relativement faible de ménages ayant un vélo (52.3%) est un autre chiffre plutôt surprenant dans ce contexte, mais qui est dû en partie à la surreprésentation de personnes âgées. Par contre, le taux très élevé d'abonnements généraux, près d'un tiers des habitants en possèdent un, est plus conforme aux résultats d'autres villes suisses. Pour synthétiser, nous pouvons affirmer que les ménages ainsi que les individus se caractérisent par un capital spatial élevé, de par les différents moyens de transports qu'ils ont à disposition, mais également grâce à leurs compétences en matière de mobilité quotidienne.

Quant aux pratiques de mobilité, nous avons analysé les trois motifs les plus importants. Pour le travail et la formation, un tiers des actifs occupés se rend sur le lieu de travail ou de formation en train, environ un quart en voiture ou scooter, près de 20% en vélo et environ 16% à pied. Quelques personnes prennent les transports publics urbains. Un quart de ces personnes utilise plusieurs moyens de transports, soit dans le cadre d'un déplacement, soit de manière alternée. Les choix modaux se font souvent de manière volontaire, mais parfois aussi sous contrainte, d'une indisponibilité de places de parc, par exemple. Par rapport à la mobilité liée aux achats, nous avons rencontré deux types de comportements principaux: le plus fréquent étant de faire les courses à pied ou en vélo, éventuellement en transports publics, au centre-ville. L'autre cas, rarement exclusif, consiste en se rendre en voiture dans un centre commercial. Le comportement de mobilité pour les loisirs est nettement plus contrasté. Pour les activités qui ont lieu au centre-ville, tous se déplacent à pied ou à vélo. Pour sortir de la ville, les ménages qui possèdent une voiture y ont souvent recours, pour être libres dans le choix des destinations et des horaires. Pourtant, la plupart des personnes que nous avons rencontrées utilisent aussi les transports publics, surtout pour se rendre au centre d'autres villes suisses, qui sont rapidement et plus facilement accessibles en train qu'en voiture.

Ces résultats montrent que bien que le taux de ménages sans voitures soit assez faible, l'usage de la voiture n'est pas aussi important et l'importance de la mobilité douce, surtout pour les déplacements au centre de Bienne, est très forte. Mais comme nous n'avons pas de résultats quantitatifs à ce sujet, il est difficile de les relativiser, par exemple en les comparant aux résultats du microrecensement mobilité et transports (OFS et ARE 2012).

Ces pratiques de mobilité ont changé pour environ la moitié des habitants suite à leur déménagement au Parc de la Suze. C'est le cas de toutes les personnes ayant habité dans l'espace rural auparavant ainsi que de la plupart venues d'autres villes ou agglomérations (y compris

celle de Bienne). Ces néo-Biennois se déplacent moins souvent en voiture et beaucoup plus à pied, certains également plus à vélo. L'utilisation des transports publics a augmenté pour la plupart de ceux qui habitaient avant des lieux mal voire pas desservis par les transports publics, tandis qu'elle a diminué pour d'autres qui se déplacent aujourd'hui à pied ou en vélo pour des trajets qu'ils faisaient avant en transports publics. Ces résultats rejoignent donc le grand nombre d'études qui ont confirmé des changements de la mobilité quotidienne suite à un nouveau lieu de résidence (notamment BECKMANN *et al.* 2006 ; RERAT 2010). Ils appuient également la thèse de l'influence des structures spatiales sur le comportement de mobilité puisque ces changements concernent avant tout des personnes ayant vécu dans un autre contexte spatial avant. Nos résultats confirment aussi l'importance du déménagement comme moment-clé dans la biographie de mobilité. Mais, comme nous l'avons montré, il convient de distinguer des changements dans les pratiques de mobilité quotidienne qui ne sont pas dus au déménagement et à ce nouveau contexte spatial, mais à d'autres raisons comme une maladie ayant, pourtant, elle influencé la mobilité résidentielle. C'est l'avantage de l'approche des biographies de mobilité (SCHEINER 2007) que nous avons retenue, notamment lors des entretiens semi-directifs, en interrogeant les habitants non seulement sur leur comportement de mobilité, mais aussi sur leurs biographies professionnelles, résidentielles et du ménage. Nous avons alors pu déterminer les autres facteurs qui ont influencé la biographie de mobilité.

Les personnes ayant déjà habité le centre-ville de Bienne n'ont, par contre, à une exception près, pas adapté leur comportement en matière de mobilité quotidienne, ce qui appuie également la thèse de l'importance des structures spatiales. Mais, il est aussi très probable que cette relation soit le résultat d'un choix individuel du lieu de résidence, d'une « *residential self-selection* » (GATHER *et al.* 2008 : 184 ; SCHEINER 2009 : 20), et ne soit pas mécanique. De plus, la rationalité par rapport aux habitudes et la faible distance entre les deux logements (SCHEINER 2007 : 166) qui fait que l'habitant se retrouve dans le même contexte spatial, jouent certainement aussi un rôle dans les comportements inchangés. Les personnes qui n'ont pas de voiture entrent également dans cette catégorie, même si elles habitaient des quartiers excentrés de Bienne auparavant, de par le fait qu'elles ont fait un choix modal qui n'était pas influencé par les structures spatiales de leur lieu de domicile. Mais autrement, la plupart des ménages qui se caractérisent par un comportement inchangé ont un capital spatial élevé et sont multimodaux : c'est-à-dire qu'ils ont différents moyens de transports à disposition qu'ils utilisent aussi, y compris une voiture, ce qui rend moins évident un changement. Comme jamais la totalité du comportement en matière de mobilité est adaptée, par exemple, l'utilisation de la voiture pour certains loisirs est souvent maintenue. Les habitudes ainsi que l'ancrage du comportement de mobilité dans le mode de vie s'avèrent donc également importants.

11.4. STYLES DE MOBILITE DES HABITANTS DU PARC DE LA SUZE

Le dernier objectif de ce travail consistait en la définition de styles de mobilité qui caractérisent les habitants du Parc de la Suze. Sur la base du capital spatial et du comportement de mobilité, de l'importance de la mobilité quotidienne dans le choix résidentiel ainsi que des rationalités sous-jacentes et du mode de vie des habitants, nous avons donc établi une typologie comprenant cinq idéaux-types de mobilité. Il s'agit des « peu mobiles par contrainte » (personnes à mobilité réduite, mobilité est décisive dans leur choix résidentiel, casanières mais très mobiles au niveau virtuel par les TIC), des « écologistes conséquents » (sans voiture, indépendance de la voiture comme critère prépondérant dans le choix résidentiel, engagés, très citadins et attachés à Bienne), des « citadins convaincus évitant la voiture » (multimodales,

évitent autant que possible la voiture, mobilité comme critère important dans le choix résidentiel, attachés à Bienne), des « usagers économiquement rationnels » (choisissent le moyen de transport le plus efficace, voyagent beaucoup, mobilité n'est pas forcément importante dans le choix résidentiel, pas très attachés à Bienne) ainsi que des « automobilistes invétérés » (aiment conduire, apprécient la liberté de la voiture, mobilité quotidienne n'est pas importante dans le choix résidentiel, n'ont pas grandi en ville, ont l'habitude de se déplacer en voiture).

Ces styles de mobilité nous permettent de comprendre les différents types de comportements de mobilité qui existent au sein d'un même contexte territorial que représente le Parc de la Suze. Ils ressemblent à ceux établis par GÖTZ (2007) ou KAUFMANN (2003) qui nous ont inspirés, mais traduisent les spécificités que nous avons rencontrées dans notre terrain d'étude. Il s'agit notamment des différents types d'usages de la voiture ou du critère de l'attachement à la ville de Bienne qui s'est révélé très important non seulement pour le choix résidentiel mais aussi par rapport au comportement de mobilité quotidienne, car il influence aussi le mode de vie.

L'intérêt de cette typologie réside, d'une part, dans le fait de pouvoir proposer des offres ou prendre des mesures adéquates à ces différents groupes-cibles, et d'autre part, elle permet de relever l'importance de distinguer le capital spatial du comportement de mobilité effectif. Ces styles de mobilité permettent de distinguer des ménages qui ont le même capital spatial, c'est-à-dire les mêmes moyens de mobilité à disposition et les mêmes compétences, mais ne se caractérisent pas par le même comportement effectif. Comme nous l'avons vu, une personne qui possède une voiture peut ainsi se retrouver dans au moins trois différents styles de mobilité, suivant l'usage qu'elle en fait.

11.5. PISTES DE REFLEXION

Pour terminer ce mémoire, nous souhaitons énoncer quelques pistes de réflexion qui sont apparues au cours de notre travail. Concernant la recherche scientifique, notre étude a apporté un complément très partiel aux savoirs limités qui existent à l'heure actuelle par rapport aux relations entre mobilité quotidienne et choix résidentiel puisque notre terrain d'étude était un seul quartier au centre-ville. Il conviendrait donc de s'intéresser aussi à d'autres contextes spatiaux, notamment comprendre quelle importance les personnes qui s'installent en dehors des villes attribuent à la mobilité quotidienne dans leur choix résidentiel, ou à d'autres types de populations, comme les jeunes et les moins aisés, peu présents dans le quartier que nous avons étudié. L'étude d'un quartier au centre-ville de moins haut standing, comme par exemple l'aire Sabag à Bienne, serait alors très intéressante pour comprendre le choix résidentiel de ces personnes, l'importance qu'elles attribuent à la mobilité quotidienne, et aussi leur marge de manœuvre.

Nous avons relevé l'importance d'anticiper une mobilité réduite avec l'âge et la volonté générale de vivre à proximité du centre-ville pour pouvoir se déplacer à pied. En considérant le vieillissement de la population, la demande en logements adaptés à l'âge et situés au centre des villes suisses va très probablement encore fortement augmenter. Il convient donc de saisir la chance qu'offrent les friches urbaines présentes dans les centres-villes pour permettre la construction de logements qui répondent à cette forte demande. Cependant, le but d'une mixité sociale et générationnelle est un sujet dont il faut tenir compte, nous avons vu que les logements du Parc de la Suze ne sont pas à la portée de tous. De plus, il faut également viser une mixité fonctionnelle.

De manière générale, les résultats de notre recherche appuient les débats sur la ville compacte et montrent qu'il ne s'agit pas uniquement d'un modèle théorique : ce type de développement territorial répond à une forte demande. De plus, la grande majorité des habitants de ce quartier densifié au centre-ville se caractérisent par un comportement de mobilité en adéquation avec le développement urbain durable. Leurs pratiques de mobilité quotidienne sont favorisées par la proximité de nombreux lieux de la vie quotidienne et par la facilité d'usage attribuée à la mobilité douce et aux transports publics, mais aussi en raison des mesures restrictives concernant l'usage de la voiture au centre-ville. Parmi les cinq styles de mobilité que nous avons présentés, il n'y a qu'un seul (les « automobilistes invétérés ») qui n'est pas du tout en adéquation avec un développement durable, deux autres (les « citoyens convaincus évitant la voiture » et les « usagers économiquement rationnels ») pouvant être influencés par des mesures adéquates. Il convient donc de réfléchir à ces mesures. Une possibilité est de restreindre l'accès en voiture au centre-ville pour encourager les personnes à s'y rendre autrement. En effet, le centre – du moins dans le cas de Bienne – est assez attractif pour que les gens adaptent leur choix modal plutôt que d'aller ailleurs. Nos résultats encouragent donc une politique de transports urbains plus restrictive envers la mobilité motorisée pour influencer de manière durable le comportement en matière de mobilité en ville. Réduire le trafic motorisé permettrait aussi d'augmenter la qualité de vie au centre-ville. Il faudrait alors aussi prendre en compte le report de ces mesures sur la périphérie.

A part ces implications pour la politique urbaine, une gestion de la mobilité au niveau du quartier du Parc de la Suze pourrait aussi être imaginée pour influencer le comportement de mobilité des deux styles de mobilité mentionnés ci-dessus, et ainsi réduire leur mobilité motorisée. A titre d'exemple, une place de parc pour une voiture Mobility ou un système d'autopartage privé pourraient encourager différents ménages à abandonner leur véhicule privé. Une mesure plus fondamentale aurait été de construire moins de places de parc. Un service de livraison, une amélioration de la desserte par les bus urbains (qui est prévue dans le cadre de la planification du tram régional de Bienne, cf. REGIOTRAM 2012), ou encore la mise à disposition de remorques à vélo ou de vélos (électriques) pourraient constituer d'autres éléments pour encourager une mobilité quotidienne plus durable de ces habitants du Parc de la Suze.

Sixième Partie

BIBLIOGRAPHIE ET ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES, ARTICLES ET PRESENTATIONS SCIENTIFIQUES

Aguiléra, A., Guillot, C. and Rallet, A. 2012 : Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46 (4), 664-672.

Ajzen, I. 1991 : The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, 179-211.

Bagley, M. N. and Mokhtarian, P. L. 2002 : The Impact of Residential Neighborhood Type on Travel Behavior : A Structural Equations Modeling Approach. *Annals of Regional Science* 36 (2), 279-297.

Bailey, A. J., Blake, M. K. and Cooke, T. J., 2004 : Migration, care, and the linked lives of dual-earner household. *Environment and Planning A* 36(9), 1617-1632.

Bamberg, S., Rölle, D. and Weber, C. 2003 : Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode ? *Transportation* 30 (1), 97-108.

Bassand, M. et Kaufmann, V. 2000 : Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions ? In Bonnet, M. et Desjeux, D. éditeurs, *Les territoires de la mobilité*. Paris : Presses universitaires de France, 129–140.

Baudelle, G., Darris, G., Ollivro J. et Pihan, J. 2004 : Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages. *Cybergéo*, article 287.

Bauer, U., Holz-Rau, C. und Scheiner, J. 2005 : Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden. *Raumforschung und Raumordnung* 63 (4), 266-278.

Beckmann, K. J., Hesse, M., Holz-Rau, C. und Hunecke, M. (Hrsg.) 2006 : *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*. Wiesbaden : VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Bertaux-Wiame, I. et Tripier, P. (dir.) 2006 : *Les intermittents du foyer. Couples et mobilité professionnelle*. Cahier du Genre, 41. Paris : L'Harmattan.

Bonvalet, C. 1998 : Accession à la propriété et trajectoire résidentielles. In Grafmeyer, Y. et Dansereau, F. (dir.), *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*. Lyon : Presses universitaires de Lyon, 235-262.

Bourdieu, P. 1979 : *La distinction. Critique sociale du jugement*. Paris : Minuit.

Bratzel, S. und Lehmann, L. 2010 : *Jugend und Automobil 2010. Eine empirische Studie zu Einstellungen und Verhaltensmustern von 18 bis 25-Jährigen in Deutschland*. Arbeitspapier 2010-03. Bergisch Gladbach : FHDW Center of Automotive Management.

Caulfield, J. 1994 : *City form and everyday life*. Toronto : University of Toronto Press.

Chapin, F. S. Jr. 1974 : *Human activity patterns in the city : things people do in time and in space*. New York, London : J. Wiley and Sons.

Clark, W.A.V. and Onaka, J.L. 1983 : Life Cycle and Housing Adjustment as Explanations of Residential Mobility. *Urban Studies* 20 (1), 47-57.

- Coulter, R., van Ham, M. and Feijten P.** 2012 : Partner (dis)Agreement on Moving Desires and the Subsequent Moving Behaviour of Couples. *Population, Space and Place* 18, 16-30.
- Cresswell, T.** 2006 : *On the move : mobility in the modern western world*. New York : Routledge.
- Creswell, J.W., Plano Clark, V. L., Gutmann, M. L. and Hanson, W. E.,** 2003 : Advanced mixed methods research designs. In Tashakkori, A. et Teddlie, C. (dir.) : *Handbook of Mixed Methods in Social & Behavioral Research*. Thousand Oaks : Sage, 209-240.
- Csikos, P.** 2009 : Les stratégies foncières des grands propriétaires fonciers : Etude de cas du « Centre Boujean » à Bienne. *Working paper de l'IDHEAP*. Chaire Politiques publiques et durabilité, étude de cas n°3.
- Danyluk, M. and Ley, D.** 2007: Modalities of the new middle class: ideology and behavior in the journey to work from gentrified neighbourhoods in Canada. *Urban Studies* 44, 2195–210.
- Dessemontet, P.** 2012: *Les effets de la grande vitesse ferroviaire du côté de la demande: premiers résultats 2010*. Présentation lors du colloque OUESTRAIL, Yverdon-les-Bains, 26 octobre 2012. [En ligne]. <http://www.ouesttrail.ch/ouesttrail/doc/Exp.Dessemontet.pdf> (consulté le 31 octobre 2012).
- Donzelot, J.** 2004 : La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification. *Esprit* 303, 14–39.
- Dubler, A.-M. et Kästli, T.** 2011 : Bienne (commune). In *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 12.07.2011 (traduit de l'allemand). [En ligne]. <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F222.php> (consulté le 13 décembre 2012).
- Fagnani, J.** 1992 : Intégrations conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en région île-de-France : négociation, arbitrages et compromis. In Lelièvre, E. et Levy-Vroelant, C., *La ville en mouvement : habitat et habitants*. Paris : L'Harmattan, 175-185.
- Faure, L.** 2009 : Quand les enfants naissent. Choix résidentiels, transformations de l'espace domestique et redéfinition de la conjugalité chez les classes moyennes supérieures anglaises, *Recherches familiales* 6, 27-41.
- Flamm, M.** 2004 : La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. In Kaufmann, V. et Montulet, B. éditeurs, *Mobilités, fluidités ... libertés ?* Bruxelles : Facultés universitaires Saint-Louis, 71-94.
- Frick, R., Wüthrich, P., Zbinden, R. et Keller, M.** 2004: *La pendularité en Suisse*. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique (OFS).
- Gather, M., Kagermeier, A. und Lanzendorf, M.** 2008 : *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Studienbücher der Geographie. Berlin, Stuttgart : Gebr. Borntraeger Verlagsbuchhandlung.
- Götz, K.** 2007 : Mobilitätsstile. In Schölller, O., Canzler, W. und Knie, A. (Hrsg.), *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden : VS Verlag für Sozialwissenschaften, 759-784.
- Götz, K., Jahn, T. und Schultz, I.** 1997 : *Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz*. Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität, Band 7. Frankfurt am Main.
- Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M. J. and Whatmore, S.** 2009 : *The dictionary of Human Geography. 5th edition*. Malden : Blackwell.

- Hjorthol, R.** and **Bjørnskau, T.** 2005: Gentrification in Norway: capital, culture or convenience? *European Urban and Regional Studies* 12, 353–71.
- Holz-Rau, C.** und **Scheiner** 2005: Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung? *RaumPlanung* 119, 67-72.
- Hunecke, M.** 2002: Lebensstile, Mobilitätsstile und Mobilitätstypen. In Hunecke, M., Tully, C. J. und Bäumer, D. (Hrsg.), *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*. Opladen: Leske + Budrich, 89-97.
- Kaufmann, V.** 1997 : Planification urbaine et pendularité. In : Schuler, M., Lepori, B., Kaufmann, V. et Joye, D. (éditeurs) : *Des mobilités à la mobilité : vers un paradigme intégrateur*. Berne : Conseil Suisse de la Science, 31-38.
- Kaufmann, V.** 2000 : *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, V.** 2003 : Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique. *Revue d'économie régionale et urbaine* 1, 39-58.
- Kaufmann, V.** 2004a : La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche. In Vodoz, L., Pfister Giauque, B. et Jemelin, C. éditeurs, *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 57-69.
- Kaufmann, V.** 2004b : La mobilité comme capital ? In Kaufmann, V. et Montulet, B. éditeurs, *Mobilités, fluidités ... libertés ?* Bruxelles : Facultés universitaires Saint-Louis, 25-41.
- Kaufmann, V.** 2008 : *Les paradoxes de la mobilité*. Collection Le savoir suisse. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M.** and **Joye, D.** 2004 : Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28, 745–756.
- Kutter, E.** 1973 : A Model for Individual Travel Behaviour. *Urban Studies* 10, 235-258.
- Lanzendorf, M.** 2003 : *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*. Paper presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research (IATBR), Lucerne, 10th–15th August 2003. [En ligne]. http://www.ivt.ethz.ch/news/archive/20030810_IATBR/lanzendorf.pdf (consulté le 5 juin 2012).
- Lasch, K.E., Marquis, P., Vigneux, M., Abetz, L., Arnould, B., Byliss, M., Crawford, B.** and **Rosa, K.**, 2010 : PRO development : rigorous qualitative research as the crucial foundation, *Qualitative Life Research* 19, 1087-1096.
- Lévy, J.** 2000 : Les nouveaux espaces de la mobilité. In Bonnet, M. et Desjeux, D. éditeurs, *Les territoires de la mobilité*. Paris : Presses universitaires de France, 155–170.
- Lévy, J.** 2003 : Capital spatial. In Lévy, J. et Lussault, M. éditeurs, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 124-126.
- Lussault, M.** et **Stock, M.** 2003 : Mobilité. In Lévy, J. et Lussault, M. éditeurs, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 622-623.
- Nobis, C.** and **Lenz, B.** 2009: Communication and mobility behaviour – a trend and panel analysis of the correlation between mobile phone use and mobility. *Journal of Transport Geography* 17, 93–103.

Office fédéral de la statistique (OFS) 2004 : *Recensement fédéral de la population 2000. Bâtiments, logements et conditions d'habitation*. Neuchâtel : OFS.

Office fédéral de la statistique (OFS) et **Office fédéral du développement territorial (ARE)** 2012 : *La mobilité en Suisse. Résultats du Microrecensement Mobilité et transports 2010*. Neuchâtel et Berne : OFS et ARE.

Pierre, M. 2006 : L'invention d'un système bi-résidentiel. *Les Annales de la recherche urbaine* 100, 107-113.

Pouyane, G. 2007 : Une estimation du lien entre forme urbaine et choix modal. Le cas de six aires urbaines françaises. *Revue d'Economie Régionale & Urbaine* 3, 521-541.

Quivy, R. et **van Campenhoudt, L.** 2006: *Manuel de recherche en sciences sociales*. Paris : Dunod.

Rabe, B. and **Taylor, M.** 2010: Residential mobility, quality of neighbourhood and life courses events. *Journal of the Royal Statistical Society A* 173 (3), 531-555.

Rérat, P. 2008 : Reconstruire la ville en ville, tendances et enjeux. *Géo-Regards – Revue neuchâteloise de géographie* 1, 7-26.

Rérat, P. 2010 : *Habiter la ville : évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*. Neuchâtel : Editions Alphil.

Rérat, P. and **Lees, L.** 2010 : Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers* 36 (1), 126–142.

Rérat, P., Piguet, E. Besson, R. et **Söderström, O.** 2008a : Les âges de la ville. Mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses. *Geographica Helvetica* 63 / 4, 261-271.

Rérat, P., Piguet, E., Söderström, O. et **Besson, R.** 2008b : « *Back to the City ?* » *Etude de l'évolution démographique et de l'attractivité résidentielle des villes suisses*. Neuchâtel : Institut de géographie et Fonds national de la recherche scientifique.

Rérat, P., Söderström, O., Besson, R. et **Piguet, E.** 2008c : Une gentrification émergente et diversifiée : le cas des villes suisses. *Espaces et sociétés* 132, 39-56.

Sandfuchs, K. 2009 : *Wohnen in der Stadt. Bewohnerstrukturen, Nachbarschaften und Motive der Wohnstandortwahl in innenstadtnahen Neubaugebieten Hannovers*. Kieler Geographische Schriften Band 120.

Scandola, P. en collaboration avec **Maillard, E.** 2012 : *Ecrasée, laminée, 360 ans d'histoire et d'industrie de tréfilage de Bienne*. Bienne : NMB Nouveau Musée Bienne.

Scheiner, J. and **Kasper, B.** 2003 : Lifestyles, choice of housing location and daily mobility: the lifestyle approach in the context of spatial mobility and planning. *International Social Science Journal* 55, 319–332.

Scheiner, J. 2006 : Housing mobility and travel behaviour : A process-oriented approach to spatial mobility. Evidence from a new research field in Germany. *Journal of Transport Geography* 14, 287-298.

Scheiner, J. 2007 : Mobility biographies: elements of a biographical theory of travel demand. *Erdkunde* 61, 161-173.

- Scheiner, J.** 2009 : *Sozialer Wandel, Raum und Mobilität*. Wiesbaden : VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schneider, N.** und **Spellerberg, A.** 1999 : *Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität*. Opladen : Leske + Budrich.
- Schuler, M., Kaufmann, V., Joye, D.** et **Bernold, T.** 1997 : Définition de la mobilité et questions sémantiques. In : Schuler, M., Lepori, B., Kaufmann, V. et Joye, D. (éditeurs) : *Des mobilités à la mobilité : vers un paradigme intégrateur*. Berne : Conseil Suisse de la Science, 15-26.
- Sheller, M.** and **Urry, J.** 2006 : The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38, 207-226.
- Städtenetzwerk Verkehr** 2012 : *Städtevergleich Mobilität*. [En ligne]. http://skm-cvm.ch/cmsfiles/130124_stadtevergleich_mobilitat.pdf (consulté le 7 février 2013).
- Stanbridge, K., Lyons, G.** and **Farthing, S.** 2005 : *Travel behaviour change and residential relocation*. ESRC/ODPM Postgraduate Research Programme, Working Paper 17. [En ligne]. <http://www.communities.gov.uk/documents/corporate/pdf/143525.pdf> (consulté le 5 juin 2012).
- Thomas, M.-P., Pattaroni, L.** et **Kaufmann, V.** 2011 : Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles : Quelles relations avec les choix résidentiels ? In Carpentier, S. et Gerber, P. éditeurs, *Les interactions entre mobilités quotidienne et résidentielle à l'épreuve des nouvelles pratiques sociales*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. [En ligne]. http://www.nfp54.ch/files/nxt_projects_87/21_07_2011_10_37_28-NFP54URBANESWOHNENModesdeviemobiliteetorganisationquotidiennedesfamillesquellerelationavesleschoixresidentiels.pdf (consulté le 5 juin 2012).
- Urry, J.** 2007 : *Mobilities*. Cambridge : Polity.
- van der Waerden, P., Timmermans, H.** and **Borgers, A.** 2003 : *The influence of key events and critical incidents on transport mode choice switching behaviour: a descriptive analysis*. Paper presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research (IATBR), Lucerne, 10th–15th August 2003. [En ligne]. http://www.ivt.ethz.ch/news/archive/20030810_IATBR/waerden.pdf (consulté le 5 juin 2012).
- Vincent-Geslin, S.** et **Kaufmann, V.** (sous la direction de) 2012 : *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite... plus mobiles ?* Paris : Descartes & Cie.
- Zahavi, Y.** 1979 : *The « UMOT » Project*. Washington, D.C. : U.S. Department of Transportation / Bonn : Ministry of Transport, Fed. Rep. of Germany.
- Zukin, S.** 1987 : Gentrification: Culture and Capital in the Urban Core. *Annual Review of Sociology* 13, 129-147.
- Zweibrücken, K.** 2012 : Verkehrssparen in Siedlung und Quartier. *Jahrbuch Schweizerische Verkehrswirtschaft*, 205-213.

ARTICLES DE PRESSE ET DE MAGAZINES

Aubert, J.-P. 2009 : L'urbanisme de la Ville récompensé à Genève. *Journal du Jura*, 31 octobre.

Bieler Tagblatt 2011 : Spatenstich für die letzte Etappe. *Bieler Tagblatt*, 27 avril.

Bologna, V. 2011 : Premier coup de pioche donné. *Journal du Jura*, 27 avril.

Chevalley, M. 2007 : Parc de la Suze à Bienne. Ancienne tréfilerie réurbanisée. *Bâtir*, 18 août, 14-24.

Gaffino, D. 2007 : Parc de la Suze : Quand luxe et confort se déclinent en réseau. *Journal du Jura*, 16 juin.

Graber, I. 2011 : Les Tréfileries Réunies, de l'usine au complexe immobilier. *Journal du Jura*, 30 août.

Nicollier, G. 2006 : Le concours : questions et réponses. Entretien avec Eric Gysin, ingénieur civil, vice-président de la Commission des Concours et des Appels d'Offres (CCAO) de la section vaudoise de la Société des Ingénieurs et Architectes (SIA). *Habitation*, juin, 4-5.

Schuler, M. 2011 : La Suisse romande nettement plus jeune que le reste du pays. *Le Temps*, 8 septembre. [En ligne]. http://www.letemps.ch/rw/Le_Temps/Quotidien/2011/10/08/Une/ImagesWeb/Page13_Immigration3_p.pdf (consulté le 1^{er} janvier 2013).

DOCUMENTS

Bonainvest Holding AG 2012 : Bonainvest Holding AG. Rapport annuel 2011. Document donné par M. Bracher le 22.08.12.

Données sur le Parc de la Suze 2012 : Documents contenant des informations sur les différents immeubles du Parc de la Suze. Envoyés par le bureau d'architecte Kistler Vogt le 10.10.12.

Espace Real Estate 2011 : Les projets de constructions biennois d'Espace. *Focus*, Edition n°2, août 2011.

Kistler Vogt Architekten AG 2012a : Document présentant le bureau d'architecture (réalisations, mandats d'études, projets en cours, concours), ainsi que les différents bâtiments du Parc de la Suze. Document transmis par l'architecte lors d'une rencontre le 25 avril 2012.

Kistler Vogt Architekten AG 2012b : Projektdokumentation Schüsspark, Biel. Document transmis par l'architecte le 10.10.12.

Marchand, G. 2009. « Parc de la Suze, Bienne ». *Présentation lors du cinquième forum Ecoparc*. Kistler Vogt Architectes dipl. EPF/FAS/SIA, Bienne.

Ville de Bienne 2006 : Message du Conseil de ville aux ayants droit au vote de la Commune municipale de Bienne concernant la modification partielle de la réglementation fondamentale de la ville de Bienne en matière de construction Zone à planification oblig. 8.5 « zone Centrale du Masterplan ». Votation communale du 19 au 21 mai 2006.

SITES WEB

ABO zigzag 2012 : Page d'accueil. [En ligne]. <http://www.abozigzag.ch> (consulté le 17 décembre 2012).

Bonacasa® 2012 : Bonacasa en bref. [En ligne]. http://www.bonacasa.ch/fr/bonacasa/mieter/20_bonacasa_in_kuerze.htm (consulté le 25 mai 2012).

Bracher und Partner 2012 : Über uns. [En ligne]. <http://www.bracher.ch/de/ueberuns/ueberuns.htm> (consulté le 17 décembre 2012).

Fondation Dessaulles 2012 : Habitats groupés décentralisés. Offre. [En ligne]. http://www.stiftung-dessaulles.ch/Seiten_franz/offre.htm (consulté le 11 octobre 2012).

Minergie 2012 : Page d'accueil. [En ligne]. <http://www.minergie.ch> (consulté le 28 septembre 2012).

Office fédéral de la statistique (OFS) 2000 : Régions d'analyse : Agglomérations et aires métropolitaines. Agglomérations et leurs communes. [En ligne]. http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html (consulté le 16 décembre 2012).

Office fédéral de la statistique (OFS) 2011 : Éducation - Niveau de formation. [En ligne]. <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/00/09/blank/ind42.indicator.420015.420004.html> (consulté le 18 décembre 2012).

Parc de la Suze 2012 : Page d'accueil. [En ligne]. http://www.schuesspark.ch/fr/schuesspark/01_aktuell/00_aktuell.htm (consulté le 25 mai 2012).

Parc de la Suze Due 2012 : Schüsspark Due. Offre. [En ligne]. <http://www.schuesspark-due.ch/fr/wohnungen/alexstrasse.php> (consulté le 18 décembre 2012).

Regiotram 2012 : Regiotram und Busnetz ergänzen sich. [En ligne]. <http://www.regiotram.ch/de/regiotram/buskonzept.html> (consulté le 16 décembre 2012).

Registre du commerce du canton de Solothurn 2012 : Extrait complet Internet. Genossenschaft Schüss Due. Numéro de registre : CH-241.5.002.544-0. [En ligne]. <http://so.powernet.ch/webservices/inet/HRG/HRG.asmx/getHRGHTML?chnr=2415002544&amt=241&toBeModified=0&validOnly=0&lang=2&sort=0> (consulté le 18 décembre 2012).

Société à 2000 watts 2012 : Régions pilotes et partenaires. [En ligne]. <http://www.2000watt.ch/fr/villes-communes/regions-pilotes-et-partenaires/> (consulté le 21 novembre 2012).

Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes (SIA) 2012 : Passation des marches. [En ligne.] <http://www.sia.ch/fr/themes/passation-des-marches> (consulté le 27 novembre 2012).

Swisscanto 2012 : A propos de Swisscanto. [En ligne]. <http://www.swisscanto.ch/ch/fr/ueber-uns/about-us.html> (consulté le 18 décembre 2012).

Transports publics biennois (TPB) 2012 : Horaire et réseau. [En ligne]. <http://www.vb-tpb.ch/horaire-et-reseau/?L=1> (consulté le 16 décembre 2012).

Ville de Bienne 2010 : Medienmitteilung : Aktionsprogramm der Städte für eine 2000-Watt-Gesellschaft im Raum des Arc jurassien. [En ligne]. http://www.biel-bienne.ch/ww/fr/pub/navitop/press.cfm?fuseaction_pre=detail&prid=440& (consulté le 21 novembre 2012).

Ville de Bienne 2012 : *Portrait de la ville de Bienne*. [En ligne]. http://www.bienne.ch/files/pdf2/pras_sm_1_biel_bienne_portraet_f.pdf (consulté le 16 décembre 2012).

ANNEXES

ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE (VERSION FRANÇAISE)

Questionnaire sur le choix de votre domicile au Parc de la Suze



Les réponses seront traitées de manière confidentielle dans le cadre de notre travail de fin d'études sur les motivations des personnes qui se sont installées au Parc de la Suze. N'hésitez pas à ajouter vos commentaires. **Merci de votre précieuse collaboration qui nous aidera à mener à bien nos études !**

I VOTRE MENAGE

1. **Quand avez-vous emménagé dans ce logement ?** mois : année :

2. **Combien de personnes vivent dans ce logement (y compris vous-même) ?**

3. **Dans quel type de ménage vivez-vous ?**

- 1 Couple marié sans enfant
 2 Couple non marié sans enfant
 3 Personne vivant seule
 4 Couple marié avec enfant(s)
 5 Couple non marié avec enfant(s)
 6 Personne seule avec enfant(s)
 7 Colocation
 8 Autre :

4. **Dans votre ménage, combien possédez-vous de :** (indiquer le nombre)

- 1 Voiture
 2 Permis de conduire
 3 Abonnement Mobility (covoiturage)
 4 Scooter, moto, vélomoteur
 5 Vélo électrique
 6 Vélo
 7 Abonnement général
 8 Abonnement zigzag
 9 Autre :

II LE CHOIX DE VOTRE DOMICILE DANS LE PARC DE LA SUZE

5. **Votre déménagement est-il lié à des changements concernant votre ménage (taille, composition) ?** (plusieurs réponses possibles)

- 1 Mise en ménage
 2 Naissance d'un enfant
 3 Départ des enfants devenus adultes
 4 Départ du foyer parental
 5 Divorce, séparation
 6 Autre :

 7 Aucun changement

6. **Votre déménagement est-il lié à des raisons professionnelles ou de formation concernant un ou plusieurs membres du ménage ?** (plusieurs réponses possibles)

- 1 Changement de lieu de travail
 2 Entrée dans la vie active
 3 Retraite
 4 Autre :

 5 Aucun changement

7. Lorsque vous avez choisi votre domicile actuel, quels aspects ont été importants pour vous et les autres membres du ménage ?

	<i>Pas du tout important</i> ▼	<i>Peu important</i> ▼	<i>Moyenne-ment important</i> ▼	<i>Important</i> ▼	<i>Très important</i> ▼
Caractéristiques du nouveau logement (surface, confort, vue)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Concept « bonacasa® »	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Être propriétaire du logement (si locataire, ne pas remplir)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Aménagement du Parc de la Suze (espaces verts, etc.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Sécurité et tranquillité du quartier	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Vivre proche du centre-ville	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Proximité du lieu de travail	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Proximité de crèches et d'écoles	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Proximité des commerces et services	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Proximité de l'offre culturelle (cinéma, théâtre, etc.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Proximité de la vie nocturne (restaurants, bars)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Présence de la famille, d'amis à Bienne	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Attachement à la ville de Bienne	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Caractéristiques de la ville de Bienne (réputation, image)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Diversité de la population en ville (animation, anonymat)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Accessibilité en voiture, disponibilité de places de parc	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Proximité de la gare CFF	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Desserte en transports publics (bus)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Possibilité de se déplacer à pied, en vélo	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

✎ Autres caractéristiques ? Commentaires ? :

.....

.....

.....

.....

III VOTRE PARCOURS RESIDENTIEL

8. Quelles sont les caractéristiques de votre ancien logement et de votre logement actuel ? (indiquer les caractéristiques des différents logements et lieux de domicile si les membres du ménage ne vivaient pas ensemble)

	ANCIEN logement	Logement ACTUEL au Parc de la Suze
Nombre de pièces (sans la cuisine ni la salle de bain)	□.□	□.□
Type de logement	1 <input type="checkbox"/> Appartement dans immeuble ou maison 2 <input type="checkbox"/> Maison individuelle ou mitoyenne	1 <input type="checkbox"/> Appartement 2 <input type="checkbox"/> Maison mitoyenne / villa urbaine
Statut d'occupation	1 <input type="checkbox"/> Propriétaire 2 <input type="checkbox"/> Locataire 3 <input type="checkbox"/> Autre :	1 <input type="checkbox"/> Propriétaire 2 <input type="checkbox"/> Locataire 3 <input type="checkbox"/> Autre :
Commune / pays		

9. Y a-t-il d'autres domiciles que celui au Parc de la Suze où vous séjournez régulièrement ?

Non Oui ⇒ s'agit-il ?

	Commune / pays :
1 <input type="checkbox"/> de votre domicile principal	
2 <input type="checkbox"/> d'une résidence secondaire ou d'une maison de vacances	
3 <input type="checkbox"/> d'un pied-à-terre professionnel	
4 <input type="checkbox"/> du domicile de votre conjoint(e)	
5 <input type="checkbox"/> autre :	

IV LES MEMBRES DU MENAGE

10. Quelles sont les caractéristiques de CHAQUE MEMBRE DU MENAGE? (veuillez écrire dans la marge s'il y a plus de 4 personnes dans le ménage)

	VOUS-MÊME ▼	Personne 2 ▼	Personne 3 ▼	Personne 4 ▼
Année de naissance	□□□□	□□□□	□□□□	□□□□
Sexe	.....	.....	.....	.....
Nationalité(s)	.....	.....	.....	.....
Dernière formation terminée				
Scolarité obligatoire	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Apprentissage et école professionnelle	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
Maturité, gymnase	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Université, école polytechnique, HES, école prof. supérieure	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Autre, précisez :	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Statut d'activité	VOUS-MÊME ▼	Personne 2 ▼	Personne 3 ▼	Personne 4 ▼
Homme/femme au foyer	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
À la recherche d'un emploi	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
En formation	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Rentier/ère, retraité(e)	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Actif/ve occupé/e	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
si oui, à quel pourcentage ?	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> %	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> %	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> %	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> %
si oui, quelle est votre profession ?	.....	.....	.....	.....
Lieu de travail ou de formation <i>(si plusieurs, précisez les différents lieux)</i>	.....	.....	.....	.....
Moyen(s) de transport utilisé pour vous rendre sur votre lieu de travail (ou de formation)	.....	.....	.....	.....

11. Commentaires ? Remarques ?

.....

.....

.....

.....

Pour la suite de nos recherches, nous avons besoin de rencontrer des habitants du Parc de la Suze afin d'approfondir les résultats de ce questionnaire.

Seriez-vous prêt à participer à un entretien ? Si oui, laissez-nous vos coordonnées :

Nom : Prénom :

Numéro de téléphone ou adresse électronique :

Langue préférée pour l'entretien : allemand français anglais

Merci d'avance !

Nous vous remercions vivement de votre participation !

☒ ***Veillez renvoyer le questionnaire d'ici le 15 avril au moyen de l'enveloppe affranchie qui a été jointe à ce courrier.***

Contact : Maureen Gurtner et Daniel Baehler, Institut de géographie, Université de Neuchâtel, Espace Louis Agassiz 1, 2000 Neuchâtel
maureen.gurtner@unine.ch 077 471 95 67 / daniel.baehler@unine.ch 079 397 71 01

ANNEXE 2 : LETTRE ACCOMPAGNANT LE QUESTIONNAIRE

UNIVERSITÉ DE
NEUCHÂTEL

Geographisches Institut IGG

Geistes- und humanwissenschaftliche Fakultät
Espace Louis-Agassiz 1
CH-2000 Neuchâtel

« Anrede »
« Vorname » « Name »
« Strasse » « Nr »
«Code» «Ort»

Texte en français au verso

Neuchâtel, 10. April 2012

Studie zur Wahl Ihres Wohnorts im Schüsspark

« Briefanrede » « Name »

Weshalb haben Sie den Schüsspark als Wohnort gewählt? Diese Frage möchten wir im Rahmen der Abschlussarbeit unseres Geographie-Studiums beantworten. Wir interessieren uns dafür, weshalb Sie sich dazu entschieden haben, in einem neuen Quartier in der Stadt zu wohnen.

Dazu benötigen wir Ihre Hilfe. Wir sind Ihnen sehr dankbar, wenn Sie einige Minuten zum Ausfüllen des beigelegten Fragebogens aufwenden könnten. Ihre Antworten werden streng vertraulich behandelt und deren Anonymität ist gewährleistet.

Bitte senden Sie uns den Fragebogen **bis zum 30. April 2012** mit dem beiliegenden vorfrankierten Couvert zurück. Falls Ihr Haushalt mehrere Fragebögen erhalten hat, füllen Sie bitte nur einen aus und senden Sie ihn uns mit den anderen leeren Fragebögen zurück.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre wertvolle Mitarbeit welche uns ermöglicht, unsere Studie erfolgreich durchzuführen.

Freundliche Grüsse

Maureen Gurtner und Daniel Baehler

Beilagen: Fragebogen
Vorfrankiertes Rückantwortcouvert



UNIVERSITÉ DE
NEUCHÂTEL

Institut de géographie IGG

Faculté des lettres et sciences humaines

Espace Louis-Agassiz 1

CH-2000 Neuchâtel

« «Titre» »
« Prénom » « Nom »
« «Rue» » « No »
«Code» «Lieu»

Deutscher Text auf der Rückseite

Neuchâtel, le 10 avril 2012

Etude sur votre choix de domicile au Parc de la Suze

«Titre_lettre»,

Pourquoi avez-vous choisi d'habiter le Parc de la Suze ? C'est à cette question que nous souhaitons répondre dans le cadre de notre travail de fin d'études en géographie. En effet, nous nous intéressons au choix d'habiter en ville et plus particulièrement dans un nouveau quartier.

Pour cela, **nous avons besoin de votre aide**. Nous vous serions reconnaissants de consacrer quelques minutes à remplir le questionnaire ci-joint. Les réponses que vous fournirez seront traitées de manière strictement confidentielle et anonyme.

Veuillez renvoyer le questionnaire **jusqu'au 30 avril 2012** à l'aide de l'enveloppe-réponse déjà affranchie et jointe à ce courrier. Si plusieurs questionnaires devaient parvenir à votre ménage, veuillez n'en remplir qu'un et le renvoyer avec les autres questionnaires laissés vides.

En vous remerciant de votre précieuse collaboration qui nous permettra de mener à bien notre étude, nous vous présentons, «Titre_lettre», nos salutations les meilleures.

Maureen Gurtner et Daniel Baehler

Annexes : Questionnaire
 Enveloppe-réponse affranchie

ANNEXE 3 : GRILLE D'ENTRETIEN

Introduction : expliquer notre recherche, la démarche et les thèmes qui seront abordés

Contrat :

- Cet entretien sera complètement anonyme (personnes pas reconnaissables)
- Etes-vous d'accord d'être enregistré ?

LE CHOIX DU LOGEMENT ACTUEL	
1^{ère} question	- Pourquoi êtes-vous venu habiter ici ?
Choix du logement	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi choisi ce logement ? Diversité des facteurs et motivations : localisation, caractéristiques, proximité (centre-ville, équipements, ...), mobilité (quelle importance ? critère à quel moment de la recherche ?), entourage, accès à la propriété (pourquoi ?), bonacasa - Avantages (caractéristiques du logement et localisation) - Inconvénients (pour les deux membres du couple) - Choix effectué en fonction des autres membres du ménage ? - Compromis au sein du couple ?
Non-choix	<ul style="list-style-type: none"> - Quels autres logements envisagés ? Si aucun : Pourquoi ? - Quels autres lieux envisagés (autres quartiers ; sub-, périurbain, rural)
Mode de vie / vie quotidienne	<ul style="list-style-type: none"> - Quelle est votre semaine type ? Quels loisirs et quelles autres activités ? - Influencé par la localisation du logement ? Quels déplacements ?
L'HISTOIRE RESIDENTIELLE (TRAJECTOIRE RESIDENTIELLE)	
Passé résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> - Où avez-vous habité avant (séparé et en couple) ? - Pourquoi avoir déménagé à ce(s) moment(s)-là ?
Perspectives	- Quelles sont vos aspirations futures pour vos logements ?
LA SITUATION PROFESSIONNELLE ET SON HISTOIRE	
Situation actuelle	<ul style="list-style-type: none"> - Quelle est la situation professionnelle des membres du couple ? - Où sont les lieux de travail ?
Lien avec le logement	<ul style="list-style-type: none"> - Lien avec le choix du logement ? Changement pour pouvoir y habiter ? - Choix du logement actuel pour des raisons professionnelles ?
Histoire professionnelle	- Parcours professionnel des deux membres du couple : formation, différents postes (et lieux) de travail, recherche de travail
Articulation vie familiale	- Comment s'articule la vie professionnelle avec la vie familiale (la vie du ménage) ?
LE PARCOURS DE VIE (BIOGRAPHIE DU MENAGE)	
Parcours de vie du couple	- Histoire du couple, événements-clés : mise en couple, mise en ménage, naissance d'enfants, départ des enfants, divorce, décès
Carrière du ménage	<ul style="list-style-type: none"> - Projets pour le couple ou le ménage ? - Projets respectifs des deux membres du couple ?
Contexte familial élargi	<ul style="list-style-type: none"> - Où habitent les différents membres de l'entourage ? - Quelles sont les relations ou l'aide qu'apporte cet entourage ?
LA BIOGRAPHIE DE MOBILITE	
Etat actuel / habitudes	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilités : quels moyens de transport possibles / à disposition pour les déplacements quotidiens ? - Compétences : quels moyens de transports pourraient être utilisés (permis de conduire, savoir faire du vélo, etc.) ? - Appropriation : Comportement de mobilité habituel ?
Passé / lien avec le logement	<ul style="list-style-type: none"> - Comment déplacé au passé ? - Changement du comportement de mobilité à certains moments de vie ? - Changement lors du déménagement dans le Parc de la Suze ?