

MODES DE VIE ET MODES DE VILLE, ACTIVITÉS ET DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS À MONTRÉAL ET LYON

Emmanuel RAVALET

❶ RÉSUMÉ

Les modes de vie urbains, très variables selon les citoyens considérés, peuvent être étudiés à travers les activités et les déplacements quotidiens. La relation que chacun d'eux entretient avec sa ville dépend largement des modes de transport utilisés. L'objet de cet article consiste à décrire l'utilisation effective des espaces urbains par les citoyens et mettre en lumière ainsi que comprendre les différences entre individus. Les résultats obtenus dans les villes de Lyon et de Montréal permettent de reconsidérer la notion de ségrégation urbaine. Alors qu'il existe une littérature abondante sur la question de la spécialisation socio-économique des espaces résidentiels, peu d'écrits traitent directement de la ségrégation dans les espaces du quotidien.

MOTS-CLÉS ■ Ségrégation, quotidien, mobilité, Montréal, Lyon



❷ ABSTRACT

Urban lifestyles vary widely according to each individual citizen and can be analysed through the lens of everyday trips and activities. The relationship that each one develops with his or her city depends largely on the travel modes used. The purpose of this paper is therefore to describe the effective use of urban spaces by city dwellers and to highlight and understand differences between individuals. Drawing on the results of a case study of Lyon and Montreal, the usual consideration of urban segregation is re-examined. While there is a great deal of literature on the socio-economic specialization of residential spaces, little in fact has been written about segregation in everyday spaces.

KEYWORDS ■ Segregation, everyday, mobility, Montreal, Lyon

INTRODUCTION

Dans un contexte épistémologique articulé autour de la notion très contemporaine de développement durable, plusieurs s'interrogent sur son application aux milieux urbains et à l'analyse des modes de vie des citoyens. Il s'agit, entre autres, de trouver des alternatives à l'automobile. Pour être en mesure d'avancer dans cette quête d'innovations, une connaissance plus fine des citoyens et de leurs comportements en milieu urbain s'avère déterminante. Selon Wirth (1938), la ville peut être considérée comme le regroupement dans un même espace d'une population socialement hétérogène. Dans l'ensemble des villes contemporaines, cette hétérogénéité sociale se décline en une diversité d'habitudes, de préférences, donc d'usages des espaces urbains. Les comportements individuels en termes d'activités et de mobilité des citoyens contemporains renvoient alors selon nous à des *sentiers de vie quotidienne* (Giddens, 1984 et Juan, 1997), la ville pouvant alors être interprétée comme une *ville à plusieurs vitesses*, ainsi que comme une recombinaison de différents *modes de ville*. Nous proposons de les étudier dans cet article, en abordant les cas de deux agglomérations : Lyon en France et Montréal au Québec.

Nous nous attarderons, dans un premier temps, sur la problématique de recherche, en précisant ce que nous entendons par *modes de vie* et *modes de villes*. Nous présenterons ensuite les résultats obtenus pour les deux villes étudiées en ce qui concerne l'usage des espaces urbains par les citoyens. Nous nous permettrons ensuite une ouverture sur la question de la ségrégation urbaine.

I. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS L'ÉTUDE DES MODES DE VIE

I.1 Les modes de vie urbains

Nous souhaitons, dans cet article, réfléchir aux modes de vie des citoyens contemporains. Selon Kaufmann, le mode de vie est un « reflet des aspirations des personnes et des contraintes de la vie quotidienne » (1999, p.10). La notion de quotidienneté est ici définie comme étant la répétitivité dans les attitudes et les activités. Le quotidien contient, selon Braudel (1985), un riche passé et s'exprime en petits riens qui prennent tout leur sens lorsqu'ils sont combinés. Celui-ci souligne les habitudes incorporées, témoins du passé et des expériences acquises par les acteurs. Le vécu, par un échange avec la société au sens large, vient donner une essence à des

comportements routiniers¹ qui peuvent paraître *a priori* vides de sens. Il est « primordial d'être sensibles aux habiletés complexes que déploient les acteurs dans la coordination des contextes de leurs activités quotidiennes » (Giddens, 1984, p. 347). Autrement dit, l'étude du quotidien révélerait l'espace temporel le plus pertinent pour une étude des modes de vie. Les modes de vie résultent également d'un équilibre entre des idéaux individuels et des contraintes pesant différemment sur chacun. Cette notion d'équilibre est précisée par Salomon pour qui il s'agit d'un « pattern of behavior which conforms to the orientation an individual has to the roles of family member, worker and consumer of leisure and to the constrained resources available » (Salomon, 1980, p.10). Les rôles sociaux évoqués par Salomon sont repris spécifiquement dans un travail très complet sur la mobilité quotidienne par Hanson et Hanson (1981). Ils dépendent très largement des statuts individuels (étudiants, actifs, chômeurs, etc.) sur lesquels nous appuierons notre analyse. Plusieurs contributions abordent séparément la mobilité des étudiants (RATP, 2002; Rackelboom, 2001), des actifs (Wenglenski, 2002) ou des retraités (Pochet, 2003; Bussière et Thouez, 2002).

L'objectif de comprendre l'ensemble des arbitrages permettant à chacun de faire des choix et de formuler des préférences est difficile à atteindre, en partie du fait de la rationalité très partielle des individus. Nous visons plutôt de décrire la variabilité des modes de vie coexistants au sein d'un même espace qu'est la ville, sous l'angle des habitudes et des comportements effectifs des populations au quotidien. Comme Boudon, nous considérons que « la notion de mode de vie inclut non seulement les pratiques de consommation, mais aussi les formes de sociabilité et les emplois du temps libre » (1999, p.348).

I.2 Mobilité quotidienne, modes de transport et modes de vie

À Amsterdam, le vélo est parfois décrit comme un mode de vie (Amar, 2004). Les modes de transport ne peuvent se réduire à des objets purement techniques. Pour chacun d'eux, il s'agit de les considérer en association avec des éléments socioculturels et socioprofessionnels (Amar, 1993). Leur existence est associée à des métiers, des savoirs-faire et des habitudes qui varient avec les pays et les cultures. Les

¹ Pour Giddens, la routinisation renvoie à des « styles coutumiers et des formes de conduite usuelles qui servent d'appui à un sentiment de sécurité ontologique qui, en retour, favorise ces styles et ces formes de conduite » (Giddens, 1984, p. 443).

modes de transport doivent être considérés comme des interfaces entre les citadins et leur ville. Chaque mode sous-entend un rapport particulier à l'aire urbaine. En développant le concept d'*adhérence urbaine des déplacements*, Amar (1993) comprend la mobilité en fonction des espaces urbains où elle s'effectue (ce ne sont pas des *non-lieux*). Il aborde alors l'interaction entre les modes de transport, les territoires et les activités de la ville. La voiture aura ainsi une forte adhérence en périphérie, alors que la marche à pied trouvera en centre-ville un milieu dense où les lieux d'activités sont facilement accessibles. On s'attarde ici à la forme de la ville ainsi qu'aux modes de déplacements spécifiques à chacun de ses territoires.

Kaufmann (1999) propose quant à lui de mettre directement en relation les modes de vie avec la structure des activités dans l'espace et dans le temps. Il définit alors trois idéaux-types de modes de vie urbains :

- le mode de vie citadin (caractérisé par une utilisation des espaces urbains par contiguïté et proximité);
- le mode de vie californien (utilisation d'un espace étendu et discontinu);
- le mode de vie métropolitain (inscription dans des réseaux de villes).

À l'exception du mode de vie métropolitain, il est aisé de faire un parallèle avec les modes de transport et leur utilisation au quotidien. Le mode de vie californien concerne les individus et les ménages motorisés alors que le mode de vie citadin est celui de la marche à pied. Cette association entre modes de vie et modes de transport renvoie à différents types d'usages de l'espace urbain, à différents *modes de ville*.

L'utilisation de la mobilité quotidienne comme outil pour l'analyse des modes de vie donne lieu à des résultats partiels, mais il s'agit néanmoins d'une méthode potentiellement très riche. Dans un premier temps, elle nous permet de rendre compte de la destination de chacun des déplacements d'une journée. Peuvent être considérées, à ce niveau, les activités et leur localisation dans la ville. Ceci renvoie alors directement à une organisation plus ou moins explicite du temps propre à chaque enquêté ainsi qu'à un rapport atypique à l'espace et à la ville.

Les *modes de vie* restent des constructions de l'analyste, relevant de sa volonté de classifier et de catégoriser pour mieux comprendre. Une telle modélisation des habitudes et des préférences

individuelles a cependant le mérite de rendre compte de la variabilité existante entre les individus dans leur façon de vivre en ville et de vivre la ville.

1.3 Les contraintes dans les comportements individuels

Nous avons fait référence, à plusieurs reprises, aux contraintes qui pèsent sur les citadins.

« Constraints on travel can be imposed by a person's social or economic status, by one's household and societal roles, or by one's location vis-à-vis the transport system and activity sites » (Salomon, 1980, p.7).

Le citadin se trouve effectivement dans un système de choix et de contraintes qui participe à la construction de son mode de vie. Les contraintes fonctionnent comme « des frontières qui limitent les conduites de chacun dans l'espace et dans le temps » (Di Méo, 1999, p.79). Lorsqu'elles sont trop fortes, les individus concernés peuvent se retrouver dans des situations d'exclusion sociale telles que décrites par Litman (2003, p.1) :

« Social exclusion refers to constraints that prevent people from participating adequately in society, including education, employment, public services and activities. Inadequate transport sometimes contributes to social exclusion [...] ».

Les contraintes pesant sur chacun sont en partie médiatisées par un usage spécifique des modes de transport, qui se reflète directement dans les pratiques spatiales et les modes de vie. Ascher (1998) parle d'ailleurs du transport comme un facteur d'injustice sociale.

Cet article a finalement pour objet la description des comportements et habitudes des citadins en termes d'activités et d'utilisations des espaces urbains. Il s'agit en particulier de cibler les variables (socio-économiques ou démographiques) permettant d'expliquer les différences interindividuelles.

2. LYON ET MONTRÉAL : DES MODES DE VIE AUX MODES DE VILLES...

2.1 Les choix méthodologiques

Deux aires urbaines sont au cœur de nos préoccupations : Lyon en France et Montréal au Québec. La réflexion théorique présentée

précédemment s'applique aussi bien à l'une qu'à l'autre. S'intéresser aux modes de vie des citoyens, avec une perspective presque éthologique, est pertinent quel que soit l'espace urbain considéré. Nous déclinons un même questionnaire dans deux situations; il s'agit plus, dans cette perspective, d'un parallèle entre deux villes que d'une comparaison à proprement parler. Lyon et Montréal (voir tableau 1) sont ainsi abordées successivement à la lumière des modes de transport, des pratiques spatiales et, incidemment, des structures de ségrégation que nous nous proposons de révéler.

Tableau 1
Quelques généralités sur les agglomérations considérées

Pays	Aire urbaine	Population (www.un.org)
France	Lyon	1 648 000 hab. en 1999
Canada (Québec)	Montréal	3 394 000 hab. en 1996

À ce propos, la mobilité quotidienne est utilisée ici comme un outil pour l'analyse et la compréhension des modes de vie urbains. Nous nous appuyons sur des enquêtes-ménages réalisées dans chacune des deux villes. Elles datent du milieu des années 90, mais elles présentent des données riches, dont la sève est loin d'avoir été extraite en totalité. Nous avons utilisé les données brutes de ces deux enquêtes (voir tableau 2).

« Les enquêtes-ménages déplacements² sont, pour les organismes centraux et pour les instituts de recherche, une base unique pour alimenter de nombreuses études et réflexions dans le domaine de la sociologie des transports, des déplacements, des activités et, en un mot, du fonctionnement de la ville » (CERTU et al., 1998, p.26).

Tableau 2
Description des enquêtes-ménages déplacements

	Lyon	Montréal
Année	1995	1998
Surface considérée	1280 km ²	5400 km ²
Nb ménages	6001	65 227
Nb individus	13 997	164 075
Nb déplacements	53 216	383 552

² Les enquêtes-ménages déplacements correspondent aux enquêtes-ménages transport.

Dans les enquêtes-ménages sont recensés et localisés les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête par l'ensemble des membres du ménage considéré (sauf les enfants de quatre ans et moins). Ces données sont couplées à une série de variables démographiques, économiques et sociologiques afin de dégager le profil de chaque individu et de son ménage. Cette méthode de recueil de données vise l'exhaustivité (CERTU et al., 1998). Cependant, il faut savoir que toute utilisation secondaire des données de l'enquête est contrainte par les choix déterminés lors de la conception du questionnaire et des stratégies de cueillette des données. C'est le cas du découpage de l'aire urbaine ou encore de la prise en compte de la marche à pied, qui varie grandement selon les enquêtes. C'est en partie pour cette raison que nous avons refusé la comparaison directe entre les données montréalaises et les données lyonnaises.

Pour étudier les comportements en termes d'activités et de mobilité, nous avons sélectionné dans un premier temps des types d'espaces selon leur éloignement du centre, la caractérisation sociale de leurs habitants et leur forme architecturale, en visant le plus fort contraste possible, mais pas nécessairement la représentativité. En ce sens, cette étude relève de l'exploration. Dans le cas lyonnais tout d'abord, quatre types d'espaces ont été isolés (voir carte 1) :

- **Centre** : la Presqu'île et le Vieux-Lyon;
- **Péricentre aisé** : le VI^e arrondissement;
- **Banlieues** : grands ensembles situés à l'est de l'agglomération (La Duchère, Les Minguettes, Rillieux et Vaulx-en-Velin);
- **Périphérie aisée** : quelques communes aisées de l'Ouest Lyonnais (St-Didier, Limonest, Dardilly et les Monts d'Or).

Les zones retenues pour l'aire urbaine de Montréal sont également au nombre de quatre (voir carte 3) :

- **Centre** : centre des affaires et les espaces directement concomitants;
- **Péricentre populaire** : le quartier Centre-Sud;
- **Péricentre aisé** : Westmount, sur les pentes Ouest du Mont-Royal;
- **Périphérie aisée** : Beaconsfield, à la pointe Ouest de l'île de Montréal.

Rappelons que Beaconsfield, par exemple, ne veut pas représentatif de l'ensemble des zones périphériques aisées montréalaises. Nous n'avons sélectionné ces espaces urbains que dans le dessein d'avoir une forte variabilité des comportements individuels.

Au delà de la localisation résidentielle et des pratiques modales, nous avons tenu compte de plusieurs variables individuelles dont l'âge, le genre, la position dans le ménage, le statut, le niveau d'étude, la catégorie socioprofessionnelle pour les actifs, etc. Nous présenterons ici les résultats obtenus concernant les statuts individuels, légèrement modifiés dans le cas montréalais, afin de mieux saisir la « rupture » qui a lieu à l'âge de 16 ans (âge d'entrée au collège et minimum requis pour obtenir le permis de conduire). Si cette variable fait largement résonance à celle de l'âge, elle est toutefois apparue comme plus riche dans la description et l'interprétation des relations entretenues par les citadins avec leur ville. Nous compléterons rapidement notre propos par une évocation des effets observés du genre sur les comportements des citadins (Spain, 1993; Root et Schintler, 1999).

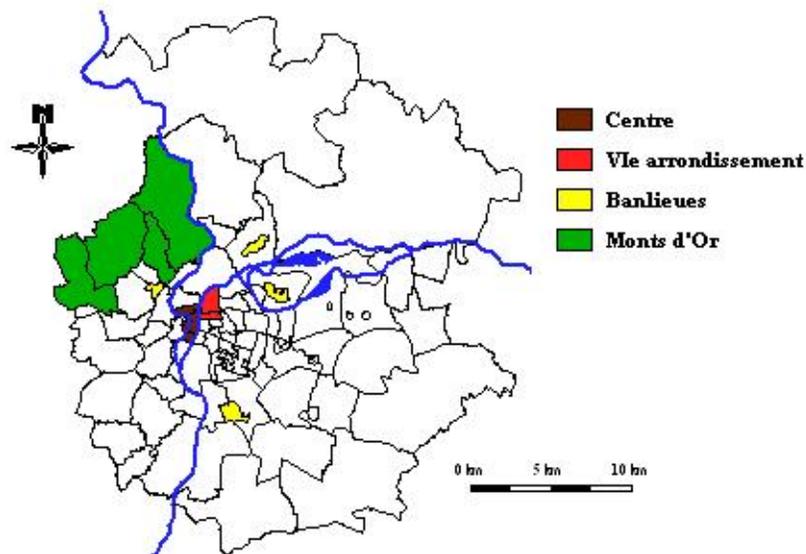
L'étude de la relation entre les citadins et leur ville a été réalisée en trois temps. Nous avons caractérisé, dans un premier temps, la situation socio-démographique des zones considérées. Sur cette base, et tel que la problématique présentée le suggère, les modes de déplacement utilisés par les citadins concernés ont ensuite été précisés. Nous avons finalement analysé les différents types d'activités et leur inscription spatiale. Les résultats obtenus dans chacune des deux villes sont présentés successivement.

2.2 Le cas de l'aire urbaine de Lyon

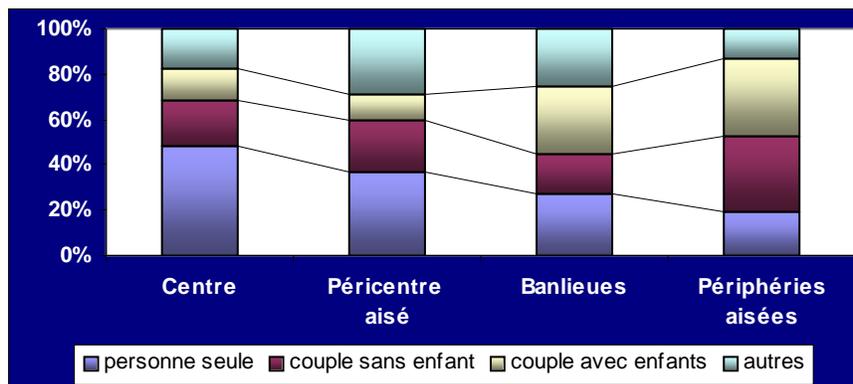
2.2.1 DESCRIPTION SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DES ZONES CONSIDÉRÉES

Cette partie a pour objectif de rendre compte rapidement de la diversité des zones choisies avant de présenter les comportements individuels au cœur de notre problématique.

Carte I
L'agglomération lyonnaise et les zones choisies



Graphique 1
Structure des ménages dans les zones étudiées, à Lyon



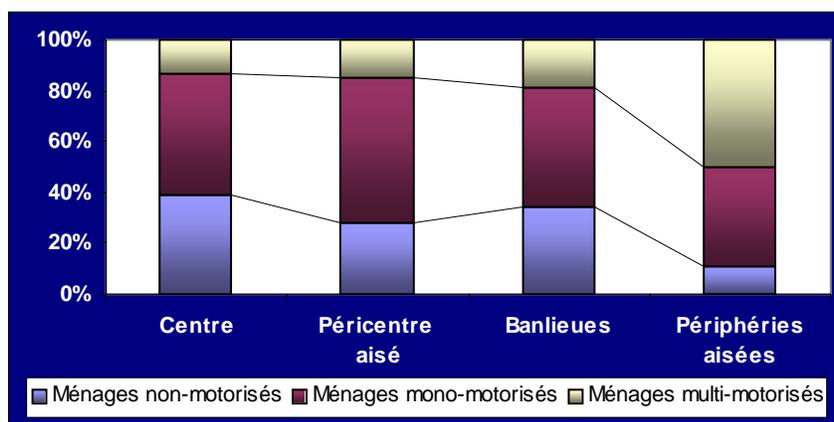
On retrouve, au sein des quatre zones sélectionnées dans l'aire urbaine de Lyon, des spécificités relatives à la structure des ménages et à leurs revenus. Contrairement aux personnes vivant seules, dont la proportion augmente au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre-ville, les familles semblent préférer des localisations plutôt périphériques.

L'étude des revenus confirme la situation connue de ségrégation économique résidentielle. Les ménages résidant dans le *Péricentre* et la *Périphérie aisée* s'avèrent effectivement plus aisés que la moyenne lyonnaise (surreprésentation des deux

quintiles les plus élevés). Il n'en reste pas moins qu'une part non négligeable des ménages habitant dans ces zones vit avec un revenu relativement faible (respectivement 36 % et 42 % des ménages ont un revenu par unité de consommation situé dans les deux quintiles les plus faibles).

Les communes périphériques s'avèrent finalement très atypiques du point de vue de leur motorisation (voir graphique 2). Les ménages y résidant sont très largement équipés en moyen de transport (plus de la moitié des ménages sont multi-motorisés contre moins de 20 % dans les autres zones choisies).

Graphique 2
Motorisation des ménages dans les zones étudiées, à Lyon



2.2.2 LES COMPORTEMENTS DES CITADINS, CONSTRUCTION DE PORTRAITS-TYPES

Tel que la problématique le suggère, nous considérons que les pratiques modales ont des conséquences importantes sur la relation existant entre les citadins et leur ville. On note dans un premier temps que la marche à pied est utilisée assez largement dans les deux zones les plus centrales, à savoir le *Centre* lui-même et le *Péricentre aisé*. L'habitude pédestre se perd légèrement dans les *Banlieues*, puis très largement dans la *Périphérie aisée*, où l'usage de la voiture particulière, conducteur et passager, se généralise. Si l'on approfondit l'analyse des données au sein même des zones, on remarque que les usages modaux dépendent largement des statuts individuels (ce qui n'est pas surprenant). Plus de 90 % des écoliers marchent. La vie estudiantine est ensuite celle des transports collectifs et de l'appropriation progressive de la voiture particulière. L'usage de l'automobile ne diminuera finalement qu'à partir de la retraite, associée à une baisse généralisée de la mobilité individuelle. Cette tendance n'est relativisée que dans les zones très centrales (où l'accessibilité aux activités est excellente) ou dans les *Banlieues* (où la contrainte économique fait probablement pression sur la motorisation des jeunes adultes).

Les activités (plus précisément, la propension moyenne d'un groupe d'individus à réaliser chacune d'elles) dépendent largement (et logiquement) des statuts individuels. Quelques différences minimales peuvent ensuite être repérées selon le type de zone de résidence (à statut fixé). Les accompagnements des enfants (généralement à l'école) sont plus fréquents chez les actifs résidant dans le *Péricentre* et la *Périphérie aisée*. Les écoliers et les étudiants habitant dans les *Banlieues* ou la *Périphérie aisée* visitent moins souvent leurs amis. Quoi qu'il en soit, on note une relative stabilité des activités réalisées selon la zone de résidence.

La variabilité des activités réalisées et des usages modaux selon le statut renvoie à des pratiques spatiales urbaines très spécifiques, organisées autour de la résidence. Les citadins entretiennent donc une relation atypique avec leur quartier, avec Lyon-Villeurbanne et avec le reste de l'agglomération.

Pour chaque type de zone, nous avons calculé la proportion de résidents ayant fréquenté, pendant leur journée, chaque autre secteur de l'aire urbaine.

La lecture de la carte 2 montre que plus de 5 % des résidents du *Péricentre aisé* se sont déplacés dans le 11^e arrondissement (zone grisée entre le Rhône et la Saône).

Les citadins résidant dans le *Centre* (Presqu'île et Vieux-Lyon) effectuent de nombreux déplacements mais sur des distances assez courtes (55 % d'entre eux ne sont pas sortis de leur quartier et 78 % de Lyon/Villeurbanne). Les citadins qui sortent de la commune de Lyon/Villeurbanne sont surtout des travailleurs motorisés auxquels s'ajoutent quelques étudiants (rappelons ici que des campus importants sont situés en proche banlieue, à Bron, Vaulx-en-Velin, Ecully, etc.).

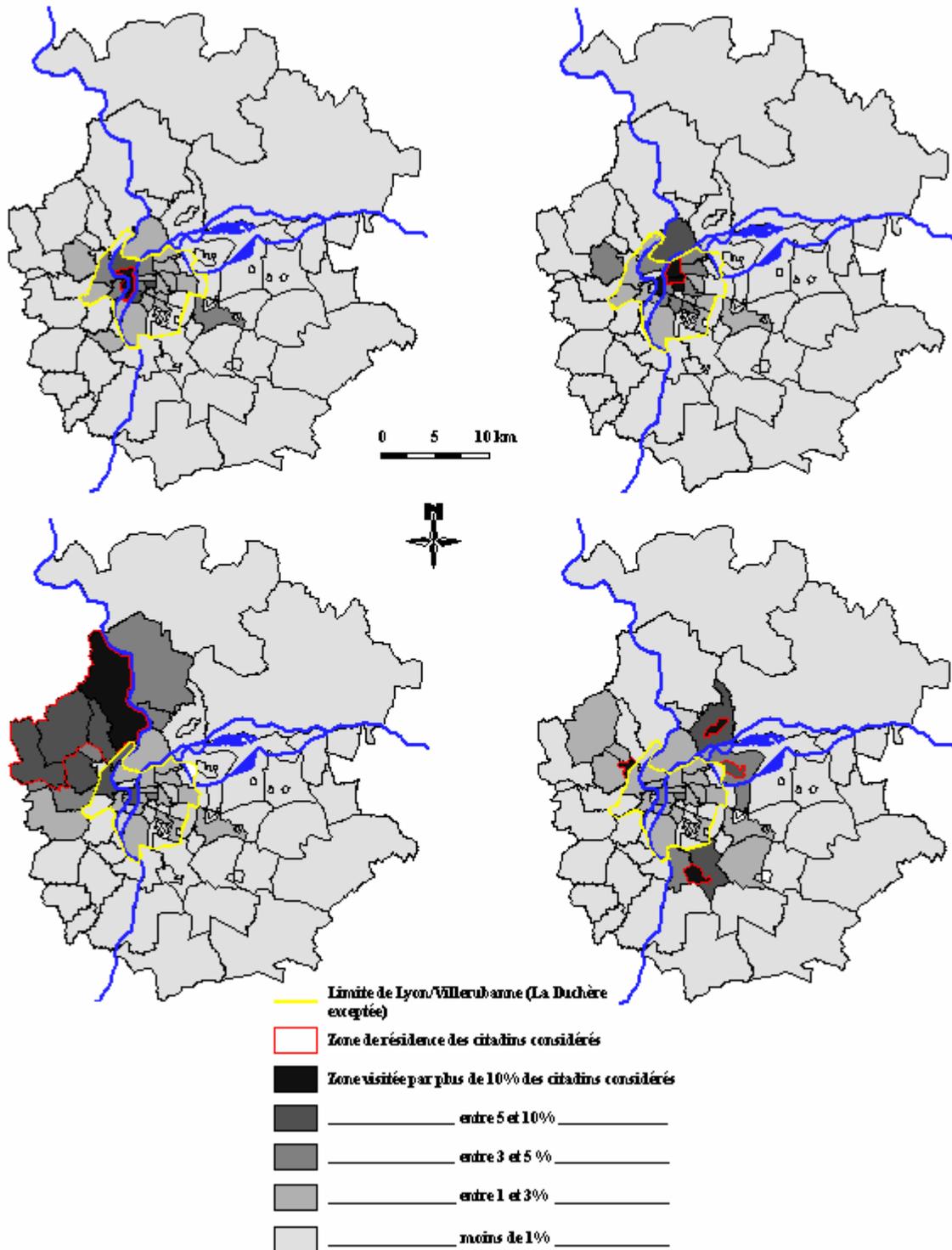
Le *Péricentre aisé*, bien que très proche du Centre (l'Hypercentre de l'autre côté du Rhône), s'en différencie légèrement. Le quart des individus y résidant ne sort pas du quartier et l'on trouve parmi eux une forte proportion de jeunes, écoliers surtout. Une identité de quartier se développe autour des établissements écoliers assez huppés de ce quartier et une relation ténue se maintient avec la Presqu'île et sa fonction commerciale. Quant aux actifs, ils travaillent parfois dans les communes de Lyon et Villeurbanne ainsi que vers le Nord (Caluire et Cuire) et le Nord-Ouest (Ecully).

Dans les *Banlieues* de grands ensembles, on note la forte césure entre Lyon et Villeurbanne, pourtant assez proches (à vol d'oiseau...), puisque 23 % seulement des habitants de ces zones s'y sont rendus le jour enquêté. On note cependant la nécessité pour de nombreux actifs (89 %) de sortir de leur quartier pour aller travailler.

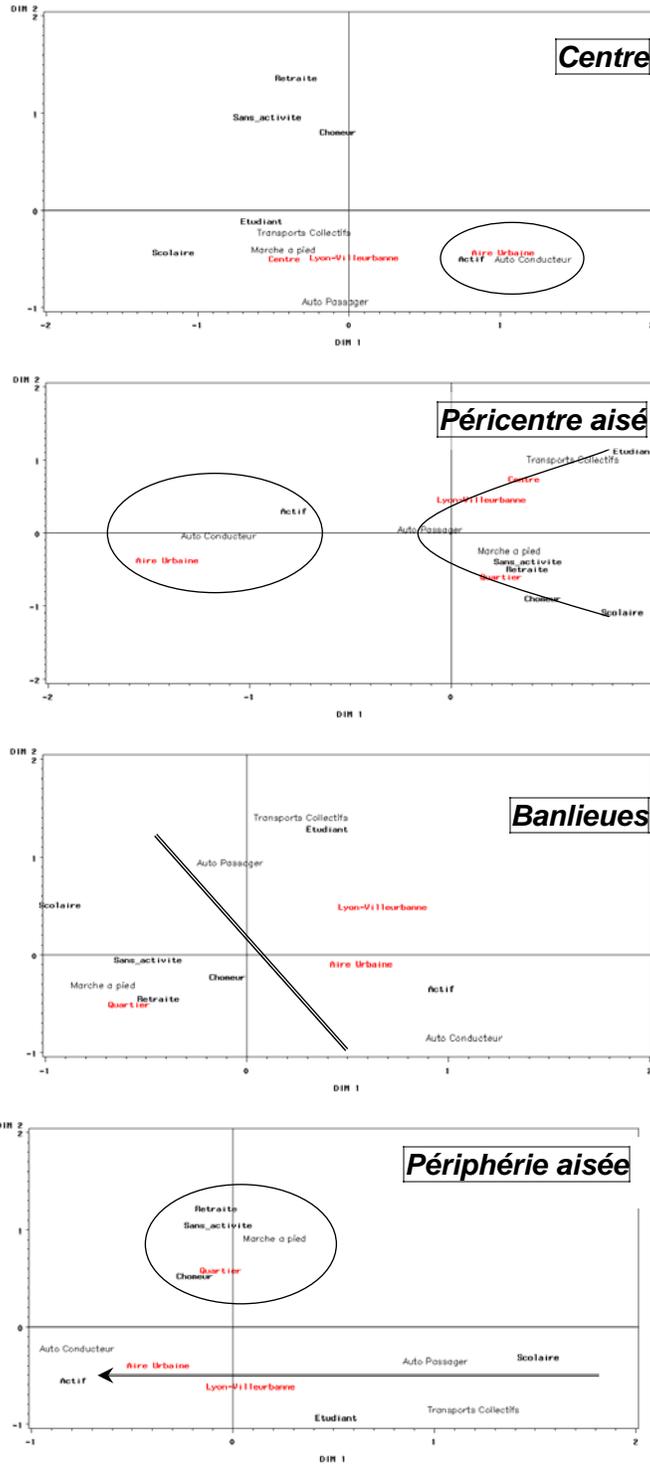
Quant aux résidents de la *Périphérie aisée*, l'éloignement marqué au centre-ville est compensé par une très forte motorisation, qui leur permet de se rendre parfois sur les communes de Lyon/Villeurbanne (les travailleurs surtout). Dès leur plus jeune âge, les enfants se font accompagner à l'école et à leurs loisirs par leurs parents, en voiture, parfois assez loin du domicile.

Chaque type de zone de résidence s'associe à des espaces de vie très différents les uns des autres. Le statut, associé à des activités et des pratiques modales spécifiques, est alors la variable la plus pertinente pour rendre compte des nuances existant au sein de chaque zone entre les individus qui y vivent.

Carte 2
Usages spatiaux agrégés des citoyens selon leur zone de résidence, à Lyon



Graphique 3
Lyon, caractérisation spatiale et modale de la mobilité individuelle et des statuts associés



Statuts individuels	Modes	Espaces empruntés
Scolaire	Marche à pied	Quartier (d'habitation)
Etudiant	Transports collectifs	Centre (Hyper-)
Actif	Auto Passager	Lyon-Villeurbaine
Chômeur	Auto Conducteur	
Retraite		

EUE • Modes de vie et modes de ville à Montréal et Lyon • a-70

Nous avons réalisé une série d'analyses factorielles des correspondances multiples. Celles-ci sont présentées sur le graphique 3.

Pour les résidents du *Centre* de Lyon, le premier axe de l'analyse (horizontal) souligne la particularité des actifs, de l'usage de la voiture particulière (conducteur) et d'un espace de vie à l'échelle de l'aire urbaine vis-à-vis des autres statuts, modes et espaces empruntés.

On retrouve la même différenciation parmi les citadins du *Péricentre aisé*, ce qui renvoie en fait directement à la motorisation individuelle. Les autres modalités se disposent sur un arc ovoïdal qui s'interprète comme l'axe deux, c'est-à-dire comme un arrangement du bas vers le haut des écoliers vers les étudiants, d'une mobilité de proximité à pied à un usage plus large des communes de Lyon et Villeurbanne en Transports Collectifs.

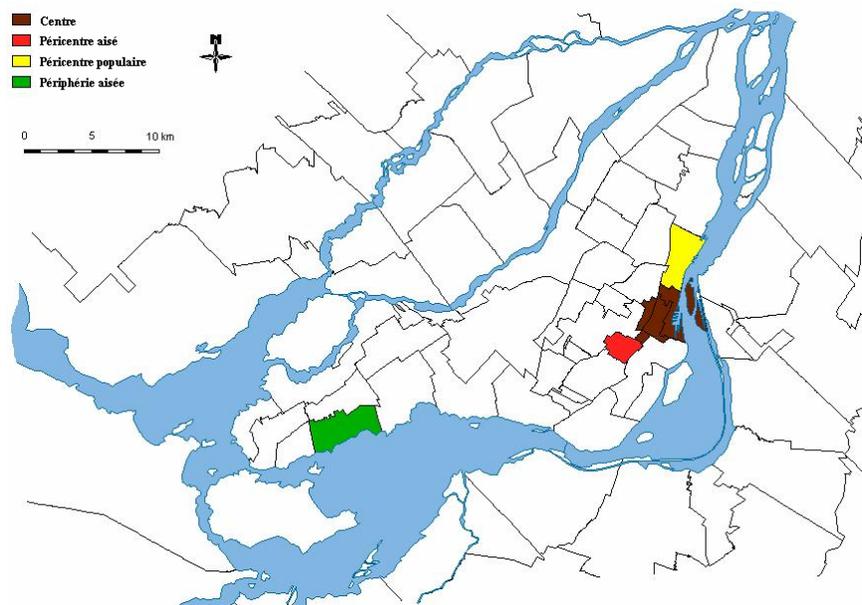
Pour les résidents des *Banlieues*, on note une nette opposition entre les citadins qui sortent du quartier et les autres, sans différence très marquée d'ailleurs entre les destinations de Lyon/Villeurbanne ou de l'aire urbaine. Étudiants et actifs se différencient par leur usage, respectivement, des transports collectifs et de la voiture particulière tandis que les sans activité, retraités, chômeurs et écoliers se caractérisent par une mobilité de proximité voire une mobilité très réduite. Il ressort

que, respectivement 65 %, 58 %, 56 % et 55 % d'entre eux ne sont pas sortis de leur quartier et que, respectivement, 26 %, 19 %, 29 %, 2 % ne sont pas sortis de leur logement. Le net repli des écoliers sur le quartier pose la question de la carte scolaire et de ses conséquences en termes de ségrégation scolaire (Payet, 1998).

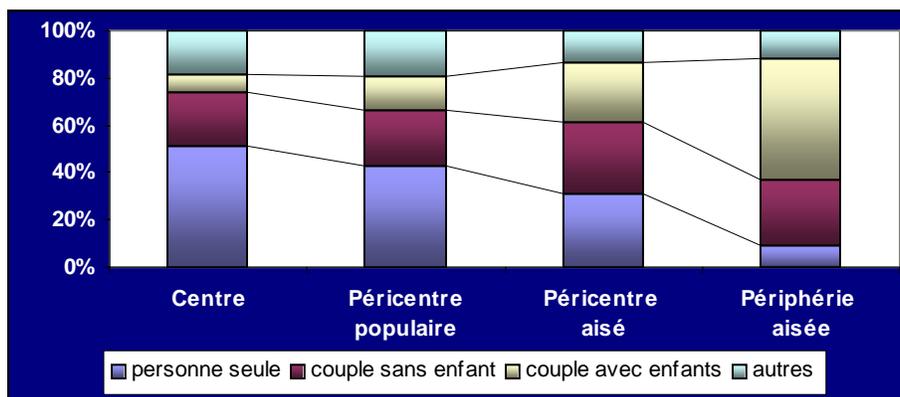
Quant à la *Périphérie aisée*, on interprète facilement le premier axe comme l'axe de l'autonomisation des citadins avec l'âge (de la droite vers la gauche), associée à une évolution modale très nette des transports collectifs et la voiture passager vers la voiture conducteur. Cela s'associe à un élargissement des espaces de vie. Le deuxième axe met en opposition les citadins concernés par l'évolution précédemment décrite et les retraités, sans activité et chômeurs plutôt tournés vers leur quartier et la marche à pied.

Nous avons pu également mettre en évidence des effets du genre sur les rapports entretenus par les citadins avec la ville. Ces différences ne se font pas tant à statut donné mais plutôt parce que les sans activité sont très généralement des femmes au foyer. Le nombre de familles étant plus élevé dans les *Banlieues* et la *Périphérie aisée*, la proportion de femmes au foyer est plus forte et une différence plus nette apparaît entre les comportements des hommes et des femmes (la contrainte spatiale n'arrangeant rien).

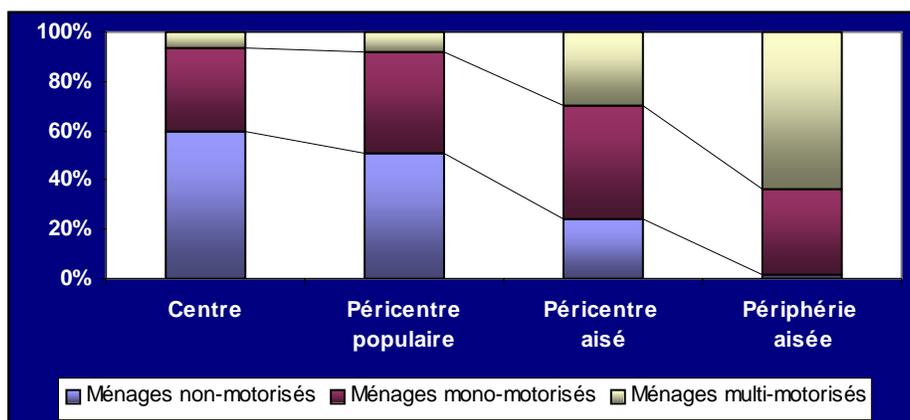
Carte 3
L'agglomération montréalaise et les zones choisies



Graphique 4
Structure des ménages dans les zones étudiées, à Montréal



Graphique 5
Motorisation des ménages dans les zones étudiées, à Montréal



2.3 Le cas de l'aire urbaine montréalaise

2.3.1 DESCRIPTION SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DES ZONES CONSIDÉRÉES

Nous avons sélectionné les zones montréalaises de la même façon que nous l'avions fait pour Lyon. Il en ressort une hétérogénéité socio-démographique plus nette encore. Qu'il s'agisse de la structure des ménages, de leurs revenus ou de leur motorisation, les différences inter-zones sont très marquées.

Le graphique 4 fait clairement apparaître la préférence des personnes vivant seules pour le centre et celle des familles avec enfants, aisées en l'occurrence, pour les zones résidentielles périphériques.

On peut également noter la nette opposition entre le Centre et le Péricentre populaire, où sont sur-représentés les quintiles de revenus par unité de consommation les plus bas, et le Péricentre et la

Périphérie aisés, où la tendance inverse se manifeste. Cette tendance s'associe à la très forte propension des ménages périphériques à la mono- et multi-motorisation, tout au moins pour les zones sélectionnés (graphique 5).

On notera également à ce niveau la particularité du quartier de Westmount, Péricentre aisé, central et plutôt bien desservi par les transports collectifs, où seulement 23 % des ménages ne sont pas motorisés. Ce quartier, arboré et vallonné (situé sur les pentes du mont Royal) est habité par une population aisée et majoritairement anglophone. Cette caractéristique linguistique est une des différences très importantes entre les zones choisies puisque le Péricentre aisé et la Périphérie aisée (respectivement Westmount et Beaconsfield) sont très largement anglophones, à l'inverse des deux autres zones, plus généralement francophones. À Montréal, les francophones résident plutôt à l'Est et les anglophones plutôt à l'Ouest (Charron, 2002). Comment cette spécialisation

sociodémographique résidentielle assez marquée se décline-t-elle alors du point de vue des habitudes de mobilité et des activités des citoyens?

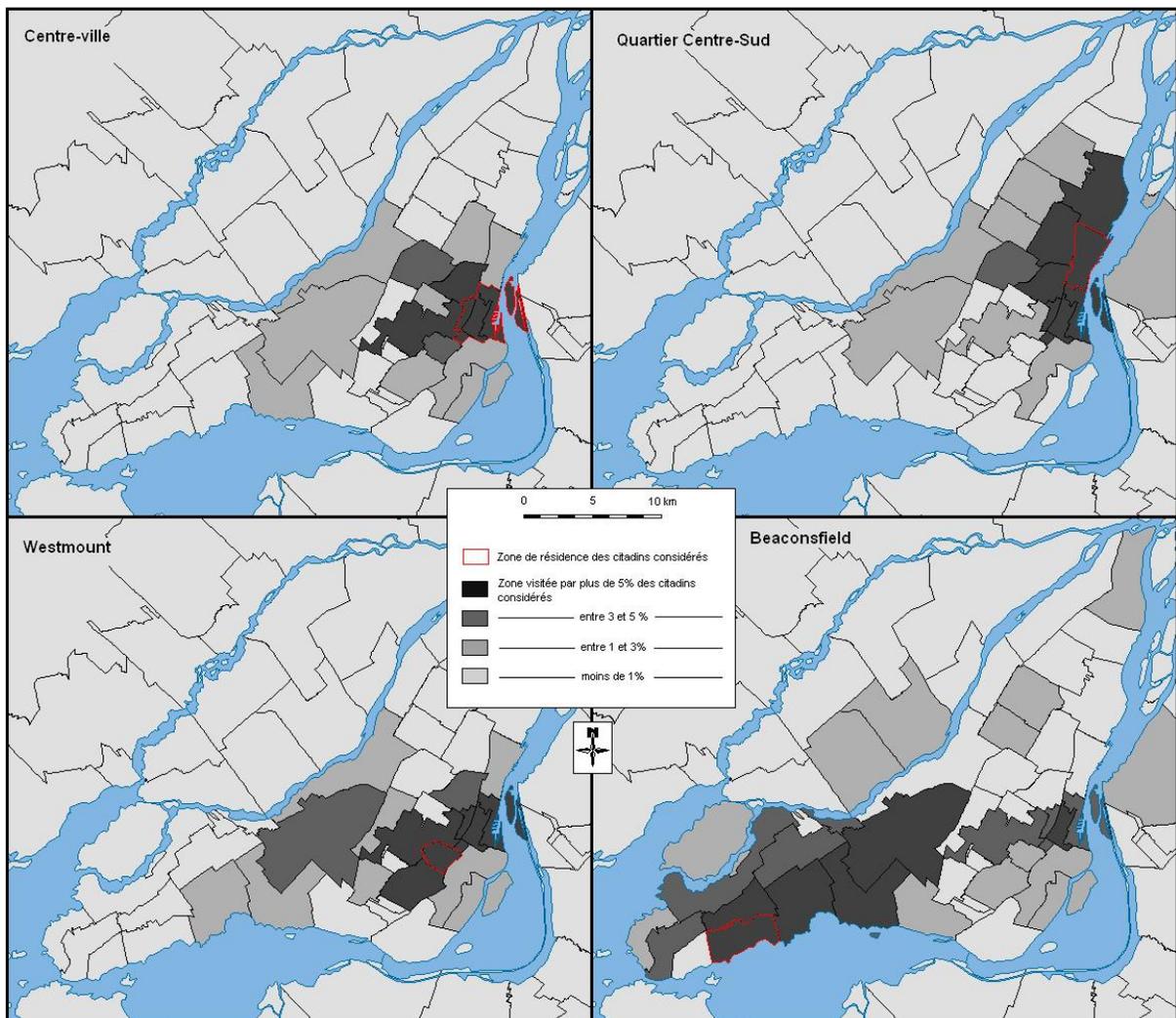
2.3.2 LES COMPORTEMENTS DES CITADINS ET LA CONSTRUCTION DE PORTRAITS-TYPES

Comme à Lyon, les pratiques modales dépendent largement du statut individuel et de la localisation résidentielle. On note ainsi un fort usage de la marche à pied et des transports collectifs pour les écoliers et les étudiants, associé à un usage croissant de la voiture particulière avec l'âge. Les travailleurs sont ceux qui utilisent le plus leur voiture. Dans les zones *Périphérie aisée* et *Péricentre aisé* cependant, l'entrée dans la vie active correspond

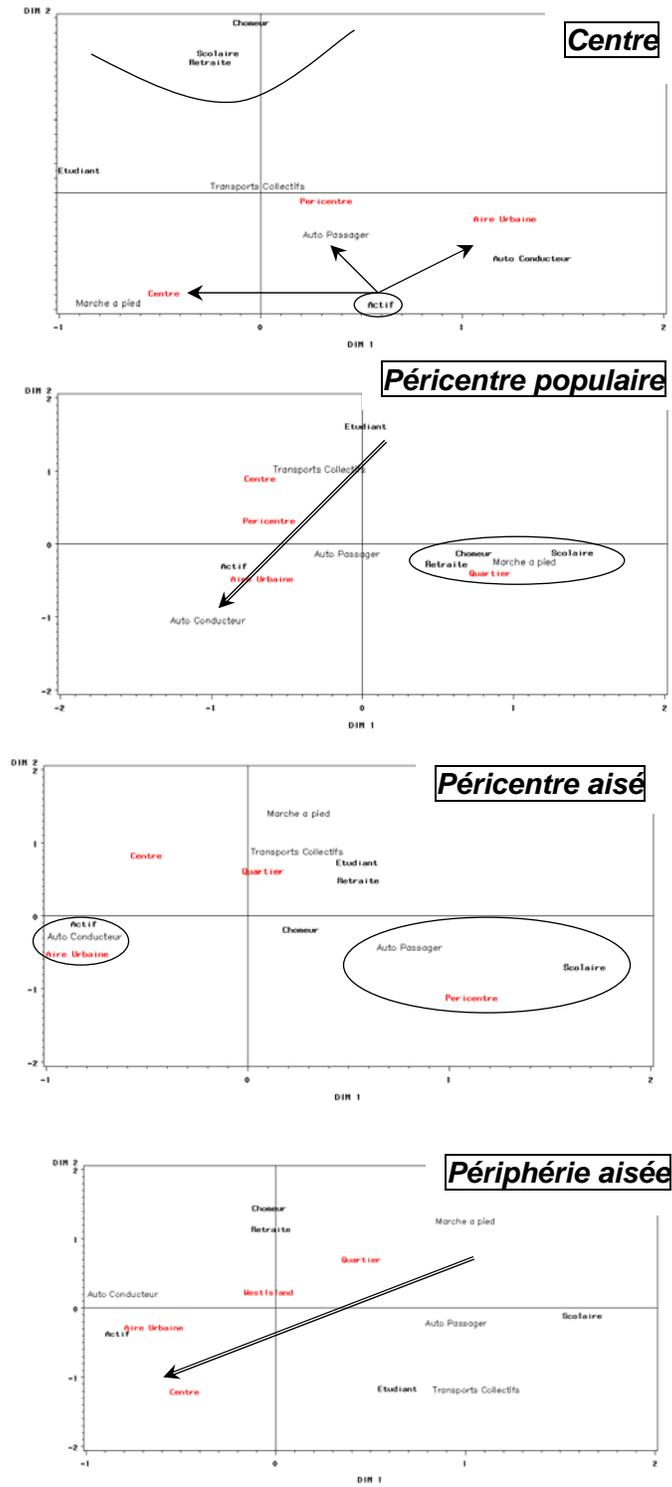
plus souvent à une transition du rôle de passager de la voiture particulière à celui de conducteur. Par ailleurs, les écoliers et les étudiants de ces zones utilisent moins les transports collectifs et la marche à pied que ceux du *Centre* et du *Péricentre populaire*.

Les activités des Montréalais dépendent largement des statuts individuels, mais diffèrent assez peu selon leur localisation résidentielle. Nous ne pouvons noter qu'une propension légèrement plus faible des habitants du quartier *Centre-Sud* (*Péricentre populaire*) pour les loisirs et une augmentation des déplacements d'accompagnement allant de pair avec l'éloignement du centre.

Carte 4
Usages spatiaux agrégés des citoyens selon leur zone de résidence, à Montréal



Graphique 6
Montréal, caractérisation spatiale et modale de la mobilité individuelle et de la mobilité associée



Statuts individuels	Modes	Espaces empruntés
Scolaire	Marche à pied	Quartier (d'habitation)
Etudiant	Transports collectifs	Centre (Hyper-)
Actif	Auto Passager	Péricentre
Chômeur	Auto Conducteur	WestIsland
Retraite		

Nous avons localisé les activités des citoyens montréalais (carte 4) comme nous l'avons fait pour l'agglomération lyonnaise. Les citoyens habitant dans le *Centre* ou à forte proximité se démarquent avec une spatialisation assez centrale de leurs activités. Ils ne s'éloignent que rarement, si ce n'est quelques actifs qui travaillent dans l'Ouest de l'île. Les autres activités restent à portée du métro et 64 % d'entre eux ne sortent pas du *Centre* (zones 1 et 2, « centre-ville » et « centre-ville périphérique »). Les habitants du *Péricentre populaire* concentrent eux aussi leurs déplacements dans leur quartier et à proximité de celui-ci. À noter que 43 % d'entre eux ne sont pas sortis de cette zone au cours de la journée enquêtée, même si l'offre d'activités y est moins développée que dans le centre-ville.

Les citoyens du *Péricentre aisé* (Westmount) ont un usage sensiblement plus large de l'île de Montréal, avec une attirance notable exercée par les zones centrales (pour quelques étudiants et actifs, généralement motorisés). Plusieurs citoyens se déplacent dans et autour de leur quartier, pour des motifs divers et quelques actifs montent vers le nord et le nord-ouest de l'île pour aller travailler. On note enfin une ouverture géographique très marquée des citoyens résidant dans la *Périphérie aisée*, Beaconsfield. Celle-ci est principalement l'œuvre des actifs, qui font pour certains des déplacements assez longs pour rejoindre leur travail. Ce sont surtout des actifs qui se rendent ainsi vers le centre-ville, Saint-Laurent ou Dorval³. La ville de Montréal ne semble ainsi pas du tout avoir le même sens pour les citoyens que nous avons considérés selon leur lieu de résidence. Les statuts jouent un rôle très net, avec en général une ouverture géographique plus marquée pour les actifs.

Nous avons réalisé un certain nombre d'analyses factorielles des correspondances multiples, pour rendre compte de l'association entre les modes utilisés, les espaces fréquentés et les statuts individuels. Celles-ci sont présentées sur le graphique 6.

Pour les résidents du *Centre*, le premier axe ordonne les citoyens relativement à l'envergure géographique de leurs habitudes quotidiennes, du centre à l'aire urbaine, associée à des pratiques modales allant de la marche à pied à l'utilisation de la voiture particulière à titre de conducteur. On notera également qu'il n'y a pas d'association évidente entre les actifs et une zone spécifique visitée (un équilibre se

forme entre le centre, le péricentre et l'aire urbaine). Les chômeurs, écoliers et retraités se différencient des autres statuts relativement à l'axe 2.

Dans le cas du *Péricentre populaire*, l'axe 1 permet de différencier les retraités, des chômeurs et des écoliers en ce qui concerne les statuts, la marche à pied et la proximité à travers le quartier pour les habitudes en termes d'activités.

L'axe 2, organisé par l'usage de la voiture particulière, rend compte de l'élargissement des espaces de vie, pour les actifs tout particulièrement, en opposition avec les étudiants et les transports collectifs.

Les citoyens du *Péricentre aisé* (Westmount) se différencient sur le premier axe selon la place occupée dans la voiture particulière (au volant pour les actifs à destinations diverses et lointaines, passagers pour les écoliers, qui se déplacent vers le péricentre, pourtant desservi par le métro). Le deuxième axe permet de mettre en perspective les pratiques non motorisées.

Dans la *Périphérie aisée* enfin, l'analyse factorielle rend bien compte l'élargissement des espaces de vie relativement aux modes de transport utilisés et au statut des individus. Le centre de l'agglomération montréalaise continue d'attirer une partie des actifs, qui s'y rendent alors préférentiellement en voiture particulière.

Les différences liées au genre n'apparaissent pas clairement dans les quartiers choisis du fait de la forte motorisation des ménages périphériques étudiés. Si nous avons choisi un quartier périphérique populaire, la contrainte spatiale aurait sans doute pu être observée plus nettement dans les comportements de mobilité des femmes restant au foyer.

2.4 Réflexion sur la ségrégation urbaine

Parmi l'ensemble des résultats obtenus, nous devons noter la très forte discrimination apparue entre les citoyens disposant d'un véhicule motorisé et les autres. Cela renvoie directement à la notion de *dépendance automobile* évoquée par Dupuy (1999). « Ceux qui ne sont pas motorisés dépendent des automobilistes qui orientent les nouvelles localisations » (op. cit. p.9). Le rapport entretenu par les citoyens avec leur ville dépend directement et fortement de l'accès à la voiture particulière. « L'automobile perturbe les normes d'accessibilité qui régissent l'usage de l'espace urbain » (Dupuy,

³ Ce sont les zones parmi les plus visitées (par plus de 10 % des citoyens considérés) dans l'ordre de l'Est vers l'Ouest.

1995, p.46), ce qui fait que l'*automo-ville*⁴ n'est plus accessible aux non-motorisés, et les espaces de vie des uns et des autres se scindent, donnant lieu à une ségrégation *de facto*.

À la lumière de nos résultats, la marche à pied ressort également comme un mode de transport associé à un rapport très spécifique à la ville, au quartier d'habitation. Sans commune mesure avec les villes d'Afrique Subsaharienne étudiées par Diaz Olvera, Plat et Pochet (2005), la marche à pied ressort aussi pour certains citadins lyonnais et montréalais comme un facteur de ségrégation (les marcheurs exclusifs restent au sein de leur quartier d'habitation...). À la lumière de ces remarques, nous nous devons finalement de reconsidérer la notion de ségrégation.

Nous savons les villes contemporaines très concernées par le phénomène de *l'entre-soi* (Orfeuil, 1999). Cette notion renvoie, sans connotation négative *a priori*, au regroupement résidentiel des citadins, qu'ils le choisissent ou qu'ils le subissent. Ils visent, pour des raisons variables pouvant avoir trait au maintien et à la promotion de leur identité culturelle (Bassand, 1997), une certaine proximité sociale avec ceux qu'ils côtoient au quotidien, avec les conséquences que l'on connaît au niveau des choix de localisation résidentielle. Pour décrire avec suffisamment de précision les phénomènes d'*entre-soi* caractérisant les modes de vie urbains, cette tendance forte de *ségrégation* des espaces résidentiels nous semble, aux vues des résultats obtenus, devoir être intégrée à une analyse des mobilités (elle ne l'est que rarement). « La ville [...] est constituée de mondes dont les habitants ne se rencontrent que peu, du fait d'une collision des vitesses et des sphères de la vie quotidienne » (Kaufmann, 1999, p.20). L'auteur sous-entend par cette affirmation l'existence, à l'échelle urbaine, d'une ségrégation qui dépasse celle des localisations résidentielles. L'approche dynamique en termes de territoires-réseaux proposée ici ouvre des perspectives très riches sur les tendances à la *ségrégation urbaine* (Vieillard-Baron, 1998).

« Quant à l'étude du processus ségrégatif, les analyses menées au niveau de certains quartiers montrent la nécessité de sortir de l'approche classique qui ne considère la ségrégation qu'à travers la seule résidence des citadins; Il convient, au contraire, de privilégier une approche prenant en compte les diverses pratiques spatiales et usages de la

ville par les différentes catégories de population » (Dureau *et al.*, 2000, p.254-255).

La diversité des pratiques spatiales des citadins selon leur lieu de résidence, leur statut et parfois leur genre ressort très nettement dans cette recherche. Les résultats obtenus viennent étayer l'idée de Giddens (1984), selon laquelle il existe, à travers les habitudes de déplacement et les activités, des *sentiers de vie quotidienne*. La ville s'interprète donc comme *une ville à plusieurs vitesses*, au gré de la recomposition de différents *modes de ville*.

CONCLUSION

Malgré les différences importantes existant entre Lyon et Montréal, des parallèles peuvent être établis entre les comportements des citadins de chacune des deux villes. Les différents types d'activité dépendent essentiellement des statuts individuels; leur spatialisation diffère fortement selon la localisation résidentielle et les usages modaux, formant ainsi des *sentiers de vie quotidienne* très singuliers. Parmi nos conclusions, l'importance de la discrimination associée à l'usage de la voiture particulière doit être relevée. Cette approche permet de compléter l'analyse de la ségrégation urbaine, souvent basée uniquement sur les ménages et leur localisation résidentielle. On notera par ailleurs que s'il ne commande plus le territoire (Donzelot et Jaillot, 1999), le centre attire encore des citadins de l'ensemble de l'agglomération.

Si nombre de différences inter-individuelles ont pu être mises en exergue dans cette recherche, il est souvent difficile de parler d'inégalités. Qu'elles relèvent des revenus, du genre, de la localisation résidentielle ou des statuts, il y a toujours une part de contraintes difficilement mesurable. Quoi qu'il en soit, là n'était pas notre objectif principal.

Les recherches menées pour mieux comprendre les modes de vie des citadins contemporains et leur inscription spatiale nous permettent finalement de souligner l'importance d'une réflexion sociale, et pas seulement environnementale, pour une compréhension plus aboutie de la notion de *développement durable*. Les discours fréquents qui portent sur les transferts modaux ne peuvent faire l'économie d'une approche sociale soulignant l'articulation des modes de transport avec les modes de vie. Celle-ci renvoie à des rapports spécifiques entre les citadins et leur ville, rapports qui sont ancrés dans leur quotidien. Telle était notre intention en étudiant les *modes de villes* des citadins contemporains.

⁴ L'*automo-ville* renvoie aux espaces urbains uniquement accessibles grâce à une automobile.

BIBLIOGRAPHIE

- AMAR, G. (1993). « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, p. 1-15.
- AMAR, G. (2004). *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*, Éditions de l'Aube.
- ASCHER, F. (1998). *Mobilités et temporalités dans les villes américaines*, recherche DRAST et PREDIT.
- BASSAND, M. (1997). *Métropolisation et inégalités sociales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Éditions Science, Technique, Société.
- BOUDON, R. (1999). *Dictionnaire critique de la sociologie*, Presses Universitaires de France.
- BRAUDEL, F. (1985). *La dynamique du capitalisme*, Éditions Arthaud.
- BUSSIÈRE, Y. et J.-P. THOUÉZ (2002). « Quelques enjeux du vieillissement », in BUSSIÈRE, Y. et J.-L. MADRE (dir.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, L'Harmattan, Paris, p. 395-430.
- CERTU, CETE DE LYON, CETE NORD PICARDIE. (1998). *L'enquête ménages déplacements « méthode standard »*, Note méthodologique et annexes, Éditions du CERTU.
- CHARRON, M. (2002). *L'évolution de la ségrégation résidentielle à Montréal de 1951 à 1996*, Rapport d'activité présenté comme exigence partielle de la maîtrise en Géographie, UQAM.
- DIAZ OLVERA, L., D. PLAT et P. POCHE (2005). « La ville hors de portée? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne », *Espace, populations, sociétés*, n° 1, p. 145-161.
- DI MEO, G. (1999). « Géographies tranquilles du quotidien », *Les Cahiers de Géographies du Québec*, vol. 43, n° 118, p. 75-93.
- DONZELOT, J. et M.-C. JAILLET (1999). « Fragmentation urbaine et zones défavorisées : le risque de désolidarisation », *Hommes et migrations*, n° 1217, La ville désintégrée?, janvier-février 1999, p. 5-17.
- DUPUY, G., (1995). *L'auto et la ville*, Flammarion, Dominos.
- DUPUY, G., (1999). *La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostics, traitements*, Anthropos, Coll. Villes.
- DUREAU, F., V. DUPONT, E. LELIÈVRE, J.-P. Lévy et T. Lulle (2000). *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Édition Economica, I.R.D..
- GIDDENS, A. (1984). *La constitution de la société*, Collection sociologies, Presses Universitaires de France.
- HANSON, S. et P. HANSON (1981). « The Travel-Activity Patterns of Urban Residents: Dimensions and Relationships to Sociodemographic Characteristics », *Economic geography*, n° 4, p. 332-347.
- JUAN, S. (1997). *Les sentiers du quotidien, rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises.
- KAUFMANN, V. (1999). « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », *2001 Plus... Synthèses et recherches*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, n° 48, p. 1-64.
- LITMAN, T. (2003). *Social Inclusion as a Transport Planning Issue in Canada: Contribution to the FIA Foundation G7 Comparison*, Victoria Transport Policy Institute.
- ORFEUIL, J.-P. (1999). *La mobilité : Analyses, représentations, controverses*, Thèse d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris XII-Val de Marne, Institut d'urbanisme de Paris.
- PAYET, J.-P. (1998). « La ségrégation scolaire. Une perspective sociologique sur la violence à l'école », *Revue française de pédagogie*, n° 23, p. 21-34.
- POCHET, P. (2003). « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées, Évolutions actuelles et enjeux », *Recherche Transports Sécurité*, n° 79, p. 93-106.
- RACKELBOOM, M. (2001). *Plan de mobilité université : l'exemple de la faculté de Paris X Nanterre*, Rapport de stage de DESS Aménagement Urbain et Développement Local de Paris X.
- RATP (MISSION PROSPECTIVE) - COSTES, L. (2002). *Immobilités, inégalités et management de la mobilité des étudiants en Ile de France*, PREDIT, Rapport Final.
- ROOT, A. et L. SCHINTLER (1999). « Women, Motorization and the Environment, Notes and Comments », *Transportation Research part D*, n° 4, p. 353-355.
- SALOMON, I. (1980). *Life Style as a Factor in Explaining Travel Behavior*, Doctoral Dissertation, Dept. of Civil Engineering, M.I.T..
- SPAIN, D. (1993). « Gendered Spaces and Women's Status », *Sociological Theory*, vol. 2, n° 11, p. 137-151.
- VIEILLARD-BARON, H. (1998). « Territoires de relégation », *Informations sociales*, n° 68, p. 36-46.
- WENGLANSKI, S. (2002). « Parcours effectif à l'emploi versus accès potentiel à l'emploi : une mesure des contraintes des actifs dans la métropole parisienne », XXXVIII^e colloque de l'A.S.R.D.L.F., *La diversification régionale à l'épreuve des faits*, Trois Rivières.
- WIRTH, L. (1938). « Urbanism as a Way of Life », *American Journal of Sociology*, n° 44, p. 3-24.