UNIVERSITÉ DU HAVRE

U.F.R. des Lettres & Sciences Humaines

UMR CNRS 6266 I.D.E.E.S / CIRTAI

École doctorale ED 68 « Littératures, Cultures, Sociétés »

Thèse

pour obtenir le grade de

Docteur de l'Université du Havre

Discipline : Géographie

Les banlieues entre ouverture et fermeture : réalités et représentations de l'enclavement dans les quartiers urbains défavorisés

Présentée et soutenue publiquement par

Mathias BOQUET

le 05 décembre 2008

Sous la direction de Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre

Jury :

- M. Michel BUSSI, Professeur, Université de Rouen
- Mme Brigitte FOUILLAND, Maître de Conférences, IEP, Paris
- M. Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre
- M. Jean VARLET, Professeur, Université de Savoie (rapporteur)
- M. Hervé VIEILLARD-BARON, Professeur, Université de Paris-Nanterre (rapporteur)

Remerciements

- Je tiens d'abord à remercier M. Benjamin STECK pour m'avoir fait confiance et guidé tout au long de cette recherche. Ses remarques, toujours pertinentes, m'ont aidé à progresser dans ma réflexion.

- Je souhaite aussi remercier tous les membres du laboratoire CIRTAI et plus particulièrement, Samuel DEPREZ, toujours présent pour les doctorants, Philippe VIDAL, qui m'a donné l'envie de me dépasser, et, bien sûr, Clarisse DIDELON, qui m'a soutenu, m'a redonné confiance en moi et m'a appris la rigueur scientifique.

- Je remercie l'ensemble des membres du groupe de recherche sur les discriminations, Élise LEMERCIER, Élise PALOMARES, Albert GUEISSAZ, Thierry DEZALAY, Mahamet TIMÉRA et Gilles LEBRETON. Ce travail pluridisciplinaire a été particulièrement intéressant et m'a permis de me repositionner dans ma propre discipline.

- Je remercie également l'équipe administrative du CIRTAI. Françoise, Christine et Sabrina ont toujours été présentes pour répondre à mes questions ou m'aider dans mes recherches.

- Je remercie aussi tous les acteurs de la ville, associatifs, institutionnels et politiques qui m'ont accordé un entretien. Sans leur bonne volonté, cette recherche n'aurait pu aboutir. Merci aussi à Élise LEFEBVRES et Patrick ROSEAU de la Maison de l'Emploi du Havre, ainsi qu'à Emmanuelle PIERRE-MARIE de l'AURH. Nos échanges m'auront apporté beaucoup.

- Un grand merci à tous mes collègues doctorants : Hichem, Mathilde, Sébastien, Yann, Bénédicte, Morgan, Florence, Mohamed et tous les autres. Je garde en mémoire tous les moments conviviaux passés ensemble, notre solidarité remarquable, nos échanges scientifiques et culturels… J'espère que ces liens d'amitiés résisteront au temps.

- Merci enfin à mon épouse, mes parents et ma famille dont le soutien a été indéfectible. Ils m'ont apporté le courage et la volonté nécessaires pour arriver au terme de cette recherche.

Sommaire

Introduction générale / p.7

1ère partie - De la ségrégation à l'enclavement : les banlieues au cœur des processus d'entre-soi / p.17

Chapitre 1 - Nommer les grands ensembles : enjeux et positionnement / p.19
1.1 La cité et les cités / p.22
1.2 Les banlieues : expression d'une distance / p.33
1.3 Le ghetto : quartier ethnique ou quartier fermé ? / p.43

Chapitre 2 - La mixité sociale : un mythe ? / p.53
2.1 Vers un échec de la politique de mixité sociale dans l'habitat / p.55
2.2 Une ségrégation manifeste : l'exemple havrais / p.77

Chapitre 3 - L'enclavement: une autre façon d'analyser les banlieues / p.99
3.1 Prolonger le concept de ségrégation / p.101
3.2 L'enclavement dans la ville / p.109
3.3 Vers un renouvellement du concept d'enclavement / p.121

2ème partie - Les banlieues, espaces enclavés / p.129

Chapitre 4 - Les banlieues : des quartiers en rupture / p.131
4.1 Entre rupture et discontinuité / p.133
4.2 Accentuer ou produire de nouvelles ruptures : les paradoxes de la politique de la ville /p.163
4.3 Des ruptures sociocognitives / p.189

Chapitre 5 - Les banlieues, territoires d'assignation / p.213
5.1 Accessibilité aux biens et services dans les banlieues : le rôle des acteurs privés / p.215
5.2 Se rapprocher des usagers et occuper le terrain : la stratégie de la proximité des services publics dans les ZUS / p.233
5.3 Les banlieues : entre assignation et enclavement / p.243

3ème partie - Sortir des quartiers : la mobilité quotidienne dans les banlieues / p.257

Chapitre 6 - Mesure et représentation de la mobilité quotidienne des habitants des ZUS/p.259
6.1 Evaluer la mobilité dans les banlieues / p.261
6.2 La mobilité dans les banlieues au crible des représentations / p.283

Chapitre 7 – Vers une mobilité spécifique dans les banlieues / p.297
7.1 Présentation et premiers résultats de l'enquête / p.299
7.2 La spatialité des mobilités / p.317
7.3 Des centralités différentes / p.323

Conclusion générale / p.345

Introduction générale

La ville est à la fois l'objet qui rassemble les hommes et leurs activités en un même lieu et, à plus grande échelle, un espace de division et de segmentation. Pour J. LEVY et M. LUSSAULT (2003), « *une* […] *manière de définir la ville est de mettre en avant le couple densité/diversité. En tant que coprésence, c'est-à-dire concentration, l'existence d'une ville repose sur sa densité.* […] *En tant que situation sociétale, la ville implique la diversité maximale car, à la différence d'une concentration du même* […], *la ville suppose une altérité forte, de niveau suffisant pour 'faire société'* » (p.988). L. WIRTH (1938) utilise les mêmes concepts pour produire une définition sociologique de la ville. Selon lui, la ville « *a rassemblé des gens venus des confins de la terre parce qu'ils sont différents et par là même utiles les uns aux autres, plutôt qu'en raison de leur homogénéité et de leur similitude de mentalité* » (WIRTH, 1938, p.265) et il ajoute plus loin « […] *que de telles variations doivent donner naissance à la ségrégation spatiale des individus en fonction de la couleur de leur peau, de leur héritage ethnique, de leur statut économique et social, de leurs goûts et préférences* » (p.266). La diversité de la ville se traduirait alors invariablement par une sectorisation interne.

L'organisation de la ville relève donc d'un subtil équilibre entre proximité et distance : proximité des hommes en un même lieu qui nous permet de les qualifier de coprésents ; distances internes participant à la production d'une division de l'espace, à la fois sociale et fonctionnelle (RONCAYOLO, 1982). Mais, si la division sociale apparaît comme une caractéristique immuable des villes, voire naturelle dans les travaux de l'écologie urbaine (GRAFMEYER, JOSEPH, 1979), les processus actuellement en cours dans la ville vont dans le sens d'un éclatement et d'une fragmentation de celle-ci. « *À la ville lieu de rencontre, de brassage des différences, de mixité des origines, à la ville fédératrice, se substituent des sortes de micro-cités fondées par la survalorisation de l'appartenance à un groupe socio-économique, culturel, religieux ou à une communauté locale étroitement circonscrite* » (BERNIÉ-BOISSARD, 2004, p.82).

La ville fragmentée remet en cause la nature même de la ville. Le principe d'unité de lieu est compromis par des logiques d'entre-soi dans certains cas si extrêmes qu'elles n'autorisent plus les relations entre les divers fragments de l'ensemble urbain. Puisque la cohésion de la ville est aujourd'hui ébranlée, le concept de fragmentation est au cœur des débats sur la ville, tout comme dans ceux sur la société, la fragmentation urbaine étant pour ainsi dire le corollaire de la fragmentation sociale (ELISSALDE, RHEIN, 2004). Si la fragmentation urbaine peut se définir de plusieurs façons, nous l'interpréterons ici comme l'association de plusieurs facteurs interdépendants : la séparation des lieux de vie selon le principe de la ségrégation ; leur délimitation par des frontières physiques ou symboliques, « *parfois peu perceptibles au regard, mais sensibles à d'autres signes et difficiles à franchir* » (BRUN, 1994, p.30) ; et la désolidarisation des groupes résidant dans ces territoires vis à vis de la ville.

Le premier aspect de la fragmentation urbaine concerne le risque d'une sécession des fragments les plus riches des villes qui apparaît à travers le développement des quartiers résidentiels fermés[1]. Si la constitution de collectivités territoriales prenant appui sur les territoires ainsi créés par ces communautés est aujourd'hui « *impensable* » en France, pour reprendre l'expression de C. RHEIN et de B. ELISSALDE (2004), P. ESTÈBE (2008) nous explique que cela est toujours possible à travers l'exemple de l'organisation d'Établissement Public de Coopération Intercommunale autour de communes aisées ou bien d'autres, au contraire, défavorisées. Ce questionnement sur la désolidarisation des citadins les plus riches est alimenté par une production scientifique abondante témoignant ainsi des enjeux sociaux et territoriaux qui en découlent, notamment ceux relatifs au maintien d'une équité territoriale.

L'autre aspect de la fragmentation urbaine concerne les banlieues, espaces résidentiels souvent situés en périphérie des centres-villes qui abritent les couches sociales les plus basses et qui cumulent alors d'importants handicaps sociaux et culturels (chômage, échec scolaire, analphabétisme, familles monoparentales, situation sanitaire dégradée…). La concentration dans quelques quartiers urbains d'une part importante des problèmes sociaux a incité les pouvoirs publics à développer une approche territorialisée pour les traiter. Depuis les premières procédures Habitat et Vie Sociale au milieu des années 1970

[1] Aussi appelés *gated communities* aux Etats-Unis.

jusqu'au tout récent plan Espoir Banlieue de 2008, l'attention des politiques urbaines et sociales s'est concentrée sur ces quartiers. Au delà du soutien apporté aux populations les plus nécessiteuses, se pose la question de l'intégration des banlieues à la ville. La crainte d'une rupture entre les résidents de ces quartiers et le reste de la société coïncide avec les développements simultanés de la délinquance, du communautarisme et de l'Islam (dans un contexte international de montée de l'intégrisme religieux et du terrorisme), et leur traitement médiatique. Les récents évènements qui ont ébranlé les quartiers urbains défavorisés français ne sont pas non plus anodins dans la représentation d'un risque de fragmentation au sein de la ville.

En effet, comment présenter une recherche sur les banlieues sans évoquer les poussées de violences qui ont émaillé les grands ensembles français depuis une trentaine d'années ? Celle de novembre 2005 est d'autant plus incontournable qu'elle a rencontré un retentissement médiatique national (et même international) pendant plus d'un mois auquel a succédé la parution de nombreuses études et ouvrages sur les quartiers sensibles. A partir d'un évènement détonateur, la mort de deux adolescents électrocutés dans un transformateur EDF alors qu'ils tentaient d'éviter un contrôle d'identité, les « jeunes » d'un grand ensemble de Clichy-sous-Bois, bientôt rejoint par ceux des cités franciliennes puis de toute la France, se sont lancés dans une insurrection (aux dires des médias à l'époque), sans réelle revendication (HÉRIARD-DUBREUIL, 2007). Les conséquences immédiates ont été la dégradation de biens publics et privés, dont leurs voisins, leurs familles ou eux-mêmes avaient l'usage, suivies d'interpellations judiciaires en séries. Ces récentes émeutes urbaines s'inscrivent dans la continuité de trente années d'explosions de violence spontanée, mais heureusement sporadiques, dans les banlieues françaises. L'interprétation des événements secouant les quartiers sensibles a longtemps été celle de l'expression du mal-être de populations entrainées dans un cercle vicieux d'exclusion sociale (BEAUD, PIALOUX, 2001). Et si pour G. MAUGER (2006) ou pour B. HÉRIARD-DUBREUIL (2007), « *il s'agit d'une révolte, sans histoire militante, sans idéologie et sans projet, susceptible d'être politisée à gauche comme à droite ou d'être convertie en mouvement religieux* » (HÉRIARD-DUBREUIL, 2007), la dernière « crise » des banlieues aura au moins relancé le débat sur l'intégration de ces quartiers et de leurs habitants.

Cette crise a alors eu plus de conséquences politiques que de revendications initiales. S'il n'est certainement pas approprié de parler de prise de conscience, celle-ci étant antérieure à ces évènements, la réaction politique suscitée par les émeutes de 2005 témoigne de la prise en compte de l'urgence et des besoins dans les banlieues. Avec la loi pour l'égalité des chances (Loi 2006-396 du 31 mars 2006) et le plan Espoir Banlieue présenté en 2008, c'est un signal qui est envoyé à la jeunesse des quartiers sensibles, même si ces mesures sont par ailleurs contestées (manifestations massives contre le Contrat Première Embauche ; déceptions autour du plan Espoir Banlieue pré-annoncé comme un plan Marshall pour les banlieues). Mais surtout, les émeutes de 2005 ont été un révélateur des dysfonctionnements de la politique d'intégration et de la politique de la ville au regard de l'opinion publique. Les quartiers les plus touchés par les émeutes sont ceux qui, classés en Zones Urbaines Sensibles, étaient engagés dans des procédures de démolition/reconstruction orchestrées par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (LAGRANGE, OBERTI, 2006). Le bilan mitigé des trente années de politique de la ville apparaît alors sous les feux des médias : les moyens investis dans ces quartiers durant toutes ces années n'ont pas permis d'enrayer ces violences épisodiques et d'améliorer sensiblement les conditions d'existence de leurs habitants, toujours concernés par l'exclusion socio-économique. La crise révélée est aussi de nature ethnique ; les émeutiers appartiennent pour la plupart aux minorités visibles (notamment noires et maghrébines) qui subissent au jour le jour les discriminations. La corrélation entre l'ethnicité, la position sociale et le quartier d'habitat amplifie le caractère inégalitaire de la situation actuelle des banlieues et la rend encore moins supportable.

Ces poussées de violence jouent donc le rôle d'un catalyseur dans l'expression de dysfonctionnements. Mais elles participent également à la production d'une image des banlieues pour le moins contre-productive à leur réintégration à la ville. Le reflet des émeutes sur les représentations spatiales, associé à d'autres phénomènes de délinquance plus régulier, transforme en effet les grands ensembles de la périphérie des villes françaises comme autant de poches d'insécurité et de zones de non-droit. Cette image a des conséquences dramatiques pour leurs résidents ainsi stigmatisés. Si nous avons fait le choix de parler des émeutes dès l'introduction, c'est qu'il n'en sera (presque) plus question après. L'analyse de ces quartiers mérite en effet que l'on prenne du recul face à ces évènements exceptionnels qui dissimulent bien souvent aux yeux de l'opinion publique le

travail accompli par les militants associatifs ou par les institutions qui y sont présentes, ainsi que la réalité du quotidien au chercheur. Sans nier l'impact des émeutes sur les représentations collectives et leurs effets en termes d'intégration ou d'exclusion des habitants des quartiers concernés, notre approche privilégie l'étude de la relation ordinaire entre ces quartiers (et leurs résidents) et le reste de la ville. Nous chercherons plutôt à capter les continuités et les discontinuités dans la ville à travers les pratiques quotidiennes de l'espace urbain par les citadins.

La concentration des groupes sociaux les plus défavorisés dans quelques quartiers amène à s'interroger sur la cohésion de la ville, de plus en plus concernée par des logiques ségrégatives. Les inégalités territoriales résultant de cette évolution des villes sont de plus en plus vives et questionnent les pouvoirs publics. À la fragmentation de l'espace urbain est alors opposé l'objectif de mixité sociale. Cette mixité est au cœur de tous les dispositifs regroupés sous l'égide de la « politique de la ville » qui, contrairement à son appellation, concerne seulement quelques quartiers sensibles identifiés administrativement. Confrontée aux comportements individuels, la mixité peine cependant à devenir une réalité. Cela contraint la « politique de la ville » à opérer des ajustements réguliers pour créer les conditions optimales à l'instauration de cette mixité dans les grands ensembles dégradés. Récemment, dans le cadre de la Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, cet objectif de mixité a même été étendu aux communes urbaines qui ne disposaient pas d'assez de logements sociaux. Mais cette politique basée sur la mixité semble vouée à l'échec. D'abord parce qu'elle entre en contradiction avec le principe de division interne inhérent à la définition de la ville des géographes et des sociologues (RONCAYOLO, 1982 ; LEVY, LUSSAULT, 2003 ; WIRTH, 1938) et qu'elle repose sur l'idée erronée que la proximité spatiale est productrice de lien social. Ensuite parce qu'elle se focalise le plus souvent sur la mixité résidentielle, délaissant d'autres formes de ségrégation certainement bien plus préjudiciable à l'intégration des individus et à la cohésion de la ville (cf. CHAPITRES 2 et 3).

Le problème des banlieues n'est-il pas plutôt qu'elles soient enclavées ? La concentration des populations les plus défavorisées dans quelques quartiers devient problématique lorsque leur sortie de ces quartiers est compromise, que ce soit dans le cadre de leurs mobilités quotidiennes ou, plus durablement, de leurs mobilités résidentielles. La

corrélation de facteurs d'exclusion sociale (échec scolaire, chômage…) à l'assignation territoriale dans quelques quartiers stigmatisés plonge les individus les plus vulnérables dans un cycle négatif dont il devient difficile de s'extraire. Les handicaps socio-économiques accentuent la relégation spatiale, et inversement. Décrypter les processus de cloisonnement est dès lors une nécessité pour désenclaver les banlieues et surtout pour donner à leurs populations les moyens de sortir de ce cycle négatif d'exclusion.

Si l'enclavement concerne tout aussi bien une assignation résidentielle qu'un cloisonnement dans un quartier au quotidien, nous avons souhaité nous intéresser plus spécifiquement à ce deuxième aspect. En effet, le choix de l'analyser dans le cadre des mobilités quotidiennes se justifie par l'impact qu'elles ont tant sur l'accès aux ressources (zones d'emploi, de formation, espaces culturels…) offertes par la ville, que sur l'inscription des individus dans des réseaux sociaux liés aux rencontres qu'elles génèrent. Les mobilités quotidiennes sont également un excellent indicateur des formes de fermeture d'un espace, dans la mesure où elles nous renseignent sur les processus de repli des habitants au sein de leur quartier. En ce sens, leur étude permet de mettre à jour les fragmentations urbaines en complément des analyses de la ségrégation. Nous pensons aussi que l'unité et la cohésion de la ville dépendent des relations partagées à des espaces communs, déterminées par l'usage des lieux ou par leur représentation. Comprendre les relations quotidiennes qu'entretiennent les habitants des ZUS avec l'espace urbain est donc déterminant dans l'analyse de l'état de fragmentation de la ville.

L. MOZÈRE (MOZÈRE, PÉRALDI, REY, 1999) s'interroge, elle aussi, sur les liens existants entre ces quartiers, qui semblent dévolus au confinement, et la ville à travers ce qu'elle nomme un mouvement de « *déterritorialisation*[2] ». Cette déterritorialisation serait perceptible à travers certains domaines d'activités humaines (mobilité des jeunes, militantisme associatif…) qui tendent à intégrer ces habitants à la ville, où le quartier n'est alors plus une enclave mais parfois l'espace-ressource sur lequel s'appuient les habitants pour s'en sortir. Alors qu'un espace n'est jamais tout à fait ouvert ou fermé, nous

[2] « A*u delà des 'territorialisations fragmentaires' (DEPAULE, 1995), ne peut-on observer des liens sociaux qui contribuent à rattacher le territoire à des espaces qui lui sont extérieurs ? L'assignation résidentielle, communément associée à ces quartiers, que tous les chercheurs reconnaissent, encore aggravée par la persistance du chômage, exclut-elle nécessairement l'action de forces centrifuges, ce que nous appelons une déterritorialisation ? Ne peut-on repérer un tel mouvement qui tend à les désenclaver, les ouvrir, les connecter à un ailleurs qui ne cesse de les hanter ?* » (MOZÈRE, PÉRALDI, REY, 1999, p.12)

souhaitons donc pouvoir mettre à jour les formes de confinement ou de connexion des banlieues à la ville.

En France la majorité des études sur les banlieues concernent les grands ensembles franciliens et parfois les très grandes agglomérations (Lyon, Marseille, Toulouse…). Pourtant, les ZUS sont aussi très nombreuses en province. Celle-ci est bien souvent négligée alors qu'elle représente tout de même 78,5% des ZUS et 72,25% des habitants de ces dernières (ONZUS, 2006). Si la situation des quartiers sensibles provinciaux semble moins critique que celles de certains grands ensembles de la couronne parisienne, nous retrouvons dans ces espaces tous les problèmes et les stigmates des banlieues françaises en général. Nous avons donc choisi de construire notre étude à partir de l'exemple d'une ville de province, Le Havre, dont l'agglomération n'accueille pas moins de 5 ZUS distinctes (composées parfois de plusieurs quartiers) et davantage de grands ensembles. L'intérêt d'étudier l'espace havrais repose sur la diversité des quartiers sensibles de cette ville, notamment par leur distance au centre-ville, leur taille ou leur classement dans le cadre de la géographie prioritaire, mais aussi sur le fait que la commune du Havre s'est toujours engagée dans le cadre d'action de la politique de la ville (politique de Développement Social des Quartiers, Projet d'Intérêt Communautaire URBAN, ou en convention avec l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine).

L'éloignement physique aux espaces centraux et d'activités, l'effet des coupures urbaines et l'isolement vis à vis des réseaux de transport ne sont pas aussi prégnant dans les cités sensibles du Havre que dans certaines de la banlieue parisienne. Les ZUS havraises, pour la plupart incluses dans la ville-centre de l'agglomération, sont même relativement proches du centre-ville puisqu'il faut moins d'un quart d'heure pour s'y rendre en bus (hormis depuis celle de Gonfreville-l'Orcher, plus éloignée). Nous avons souhaité, dès le choix de notre terrain d'étude, repousser le concept d'enclavement dans ses retranchements pour ne pas se satisfaire d'une étude de l'accessibilité des quartiers sensibles, néanmoins nécessaire, et au contraire intégrer à notre réflexion toutes les composantes de la fermeture des territoires. En effet, cette approche monographique permet une approche assez globale des formes de fermetures ou d'ouvertures des quartiers sensibles.

Produire une analyse de l'enclavement des banlieues dans toutes ses dimensions passe alors par l'élaboration de protocoles de recherche variés. Nous avons dans un premier temps cherché à évaluer quantitativement la fermeture des quartiers sensibles vis à vis des mobilités résidentielles d'abord, en donnant une mesure de la ségrégation selon les principes de l'écologie urbaine factorielle, et des mobilités quotidiennes ensuite. Cependant, s'il est plutôt aisé d'être en mesure de disposer d'indicateurs pertinents pour analyser la ségrégation socio-spatiale, l'étude de la mobilité des personnes à partir de données statistiques se révèle être une entreprise délicate. L'absence de données existantes et les difficultés méthodologiques liées à leur production nous ont poussé à produire nous-mêmes une évaluation du niveau de mobilité dans les ZUS, à partir des résultats d'une enquête par questionnaire.

Si les méthodes d'analyse quantitative occupent une place non-négligeable dans notre recherche, l'attention portée aux discours d'acteurs intervenant dans les quartiers étudiés s'est révélée incontournable pour mettre à jour les processus d'enclavement ou, au contraire, pour témoigner de l'ouverture relative de ces quartiers sur la ville. Comme le dit J. DEBRIE (2001) dans son étude de l'enclavement en Afrique de l'Ouest, « *plus que les statistiques, c'est bien la compréhension d'un discours qui offre un regard apte à saisir ce que pourrait être un enclavement continental* » (p.13). Nous pensons qu'il en est de même pour l'enclavement des banlieues, l'enclavement étant à la fois la réalité d'une situation de fermeture d'un espace que sa perception par une partie ou l'ensemble des acteurs en relation avec cet espace. Seuls les entretiens recueillis auprès de ceux qui participent à la vie quotidienne des banlieues nous ont permis de saisir quels étaient les obstacles que rencontraient les habitants dans leur mobilité et de comprendre la relation particulière qu'entretiennent ces quartiers et leurs résidents avec la ville.

La première partie de cette recherche vise à mettre en évidence la pertinence du concept d'enclavement pour analyser la situation des banlieues françaises. Après avoir proposé un positionnement théorique sur notre espace d'étude, à travers un questionnement relatif aux diverses appellations des quartiers sensibles et aux enjeux qui les accompagnent (CHAPITRE 1), nous préciserons le cadre d'application de ce concept. En effet, celui-ci prend son sens en prolongement de l'étude de la ségrégation résidentielle, prégnante dans

l'espace urbain (CHAPITRE 2), qui montre cependant ses limites dès lors qu'il s'agit de prendre en compte les mobilités quotidiennes (CHAPITRE 3). L'articulation des mobilités résidentielles et quotidiennes, ainsi que des différents mécanismes ségrégatifs les concernant, est pourtant essentielle pour comprendre le phénomène de fragmentation de l'espace urbain.

Le cloisonnement des habitants des banlieues dans leurs quartiers est alors un processus complexe au sein duquel deux dimensions spatiales apparaissent. L'enclavement prend d'abord appui sur une rupture entre deux espaces distincts, tout autant spatiale (réseaux, urbanisme…) que sociale (peuplement des quartiers…), et réelle que symbolique (CHAPITRE 4). Mais les phénomènes de repli s'observent aussi dans l'organisation d'espaces fonctionnellement spécialisés et morcelés (CHAPITRE 5). L'émergence de territoires ne répondant qu'aux besoins spécifiques d'une population encourage le confinement de ce groupe et exerce un effet de répulsion vis à vis des autres individus. L'objectif de notre seconde partie est donc de vérifier l'existence de ces symptômes dans les banlieues et, notamment, de comprendre le rôle joué par les politiques publiques qui agissent sur ces quartiers prioritaires.

Si les banlieues s'inscrivent pleinement dans un processus de fermeture, elles peuvent parallèlement connaître un mouvement d'ouverture qui se concrétiserait dans les mobilités des habitants, et particulièrement dans les mobilités quotidiennes, auxquelles nous nous sommes efforcés d'apporter une mesure (CHAPITRE 6) et une inscription spatiale (CHAPITRE 7) dans notre troisième partie. La prise en compte d'une mobilité moins normative serait alors peut-être plus appropriée pour évaluer au mieux l'intégration de ces quartiers à la ville. La compréhension des formes de mobilité et de sédentarité dans les banlieues apporterait alors un renouveau dans les représentations de ces quartiers, qui déterminent notamment les politiques qui y sont menées.

1ère partie

De la ségrégation à l'enclavement :

les banlieues au cœur des processus d'entre-soi

Si la ville divisée dépend principalement des logiques de ségrégation résidentielle, la ville fragmentée correspond au prolongement des formes de localisation résidentielles, dictées par ces logiques, par d'autres processus valorisant l'entre-soi au cours des activités quotidiennes des individus. La fréquentation ou non de certains lieux, le repli dans un quartier sont autant de comportements qui agissent sur la fragmentation de l'espace. En France, les quartiers urbains défavorisés semblent être ceux qui s'inscrivent le plus dans ce processus de fermeture puisqu'ils correspondent à la fois à des espaces de rejet (où personne ne veut se rendre) et des espaces de repli (dont les habitants ne parviennent plus à sortir). Le langage pour parler des grands ensembles d'habitat social est d'ailleurs révélateur de la perception de ces quartiers par les citadins. Territoires à part, leur distance avec la ville paraît infini. L'étude de la terminologie employée pour désigner ces quartiers nous renseigne alors sur les notions qui définissent leur mise à l'écart progressive (CHAPITRE 1).

Dans la plupart des recherches sur la division de l'espace urbain, l'analyse de la ségrégation socio-spatiale est l'approche privilégiée. Cette entrée par les logiques résidentielles des ménages suggère indirectement que la mixité sociale dans l'habitat serait la solution aux problèmes urbains rencontrés (CHAPITRE 2). Les politiques dites « de la ville » ambitionnent de (re)créer cette mixité, alors même que son principe peut être remis en cause avec la prise en compte des mobilités quotidiennes. Le concept d'enclavement, parce qu'il étend le champ d'étude à l'observation de toutes les mobilités à travers la dialectique ouverture/fermeture des territoires, permet ainsi d'analyser plus justement les formes de fragmentations de la ville (CHAPITRE 3).

Chapitre 1

Nommer les grands ensembles : enjeux et positionnement

Alors que, depuis les émeutes de novembre 2005, les banlieues sont encore plus médiatisées qu'avant, le vocable employé pour les désigner est toujours aussi confus. Journalistes, responsables politiques, militants associatifs, travailleurs sociaux, citoyens, tous emploient une même terminologie, parfois sans s'interroger sur sa signification. Les chercheurs en sciences sociales ont une production prolixe en la matière afin de clarifier les débats sémantiques. Cependant, leurs travaux ne semblent pas retenir suffisamment l'attention pour faire changer les usages. Si les mots ont le pouvoir de choquer, d'alerter, et d'imposer une opinion, la mission du scientifique exige au contraire une rigueur dans le choix du vocabulaire qu'il emploie, même si, parfois, il doit lui aussi savoir déroger à cette règle dans le souci de susciter de l'intérêt pour ses travaux ou de provoquer un débat avec ses collègues. La dénomination des quartiers étudiés ici étant particulièrement délicate, nous estimons nécessaire de nous positionner sur les termes que nous comptons employer dans cette recherche afin de mettre en évidence les double-sens des mots et d'expliquer ceux que nous retenons particulièrement.

A côté de la dénomination « zones urbaines sensibles » définie administrativement et concernant un certain nombre de quartiers recensés[3], tout un corpus terminologique

---

[3] Le classement d'un quartier en Zone Urbaine Sensible est le résultat d'un processus politique. Ainsi, les quartiers que l'on pourrait qualifier de quartiers en crise ne sont pas systématiquement recensés et classés en ZUS. Dans le souci de ne pas accroître la stigmatisation de certains d'entre eux, des élus ont fait le choix de ne pas lancer de procédure de classement. D'autres, au contraire, ont entamé ces procédures pour des quartiers moins nécessiteux afin d'obtenir certains avantages. Néanmoins, le classement ZUS reste une première approche acceptable de notre champ d'étude puisqu'elle lève certaines ambiguïtés quant aux limites de l'espace étudié. Les ZUS ne doivent cependant pas être confondues avec les quartiers sensibles puisque, pour H. VIEILLARD-BARON (2001), la sensibilité d'un quartier se définit comme étant « *la manifestation*

désigne approximativement ces quartiers urbains difficiles à décrire précisément. Dans ce corpus, trois termes, la « cité », la « banlieue », et le « ghetto » doivent particulièrement retenir notre attention en raison des concepts géographiques, voire géopolitique dans le cas de la cité, qu'ils introduisent.

S'il est difficile de définir chacun des termes désignant ces quartiers, c'est que leurs usages traduisent bien souvent des phénomènes socio-spatiaux complexes. Ces expressions associées aux quartiers sensibles assurent alors la double fonction de nommer un type d'espace et d'expliquer sa singularité que ce soit dans son rapport à la ville en général ou bien avec leur environnement direct. Le choix du terme employé dépend alors d'un phénomène spatial auquel on associe le quartier. Dans cette idée, la cité traduit une situation de territoire urbain à part, que l'on pourrait presque qualifier d'hors-la-ville, tandis que la banlieue exprime plutôt la mise à distance de certaines populations en même temps qu'une extension de la ville, et que le ghetto désigne un quartier communautaire, pour ne pas dire ethnique, fermé sur lui-même. Les frontières sémantiques pour désigner ces phénomènes ne sont toutefois pas aussi figées, et les termes peuvent parfois se substituer les uns aux autres. Cependant, chacun d'eux reste associé à une idée dominante.

La complexité de ces définitions résulte également de ce que l'on souhaite nommer à travers ces expressions : à savoir le lieu ou les hommes ou, dit autrement, l'« espace réel » et l'« espace perçu ». Le lieu et les hommes, parce que chaque quartier s'analyse à travers le type d'espace auquel il appartient (position dans la ville, fonction, urbanisme) mais aussi par les hommes qui y résident. L'interaction entre les deux est intense. Cependant, l'emploi de cette terminologie vise souvent à caractériser les habitants d'un espace plutôt que l'espace lui-même. La difficulté d'une bonne définition pour qualifier les quartiers sensibles est justement dans la recherche d'un équilibre entre le lieu et les hommes qui l'habitent et le font vivre. L'« espace réel » et l'« espace perçu », parce que les quartiers sensibles, comme tout lieu, ne sont pas uniquement des espaces matériels. Ils existent également à travers les perceptions et les représentations de tous, mais avec ici une fragilité toute particulière. Les perceptions de ces quartiers sont souvent négatives, d'abord

---

statistiquement repérable d'une fragilité sociale et l'expression mesurable de dysfonctionnements économiques et environnementaux » (p.133).

à cause des phénomènes d'insécurité qui prennent naissance en ces lieux, mais aussi en raison de l'altérité qui existe entre les habitants de ces quartiers et les autres citadins. Ces perceptions, qui rejaillissent dans les discours et le choix du vocabulaire, accentuent les phénomènes d'exclusion. Le cas de l'usage du terme ghetto pour désigner en France certains quartiers d'habitat populaire est de cet ordre. Cependant, elles sont révélatrices des peurs et des enjeux liés aux quartiers sensibles et méritent alors d'être étudiées.

A partir des travaux de chercheurs en sciences sociales (majoritairement de géographes, mais aussi d'urbanistes, de sociologues et d'historiens), de dictionnaires de langue française et d'exemples de leur usage courant, les trois termes « cité », « banlieue » et « ghetto » et leurs développements seront étudiés afin de déterminer leurs apports conceptuels à notre réflexion sur la place accordée aux quartiers sensibles dans la ville.

1.1 La cité et les cités

Le mot « cité » désigne aussi bien la ville dans son ensemble, par l'organisation sociale et politique des hommes qu'elle suggère en ce lieu (en référence au latin *civis*), que certains quartiers, compris dans la juridiction de la ville ou de son aire urbaine, mais qui paraissent s'en distinguer. L'évolution des sens du mot « cité » est indissociable de celle de la conception de la ville et de la recherche d'un modèle urbain idéal, jamais atteint. On peut aujourd'hui rapprocher cette définition avec le concept de territoire : la cité ayant progressivement été assimilé à l'idée d'un espace urbain constitué autour d'une identité commune et vivante, contrôlé et régi en partie par ses habitants et dont les limites coïncident relativement bien avec celles de leur espace de vie. Par la cité, la ville apparaît comme un espace hétérogène, fédérateur et intégrateur.

Toutefois des cités, à l'échelle d'un quartier, peuvent-elles coexister avec la cité ? La ville qui rassemble serait alors en partie constituée d'espaces singuliers, quasi indépendants ou fonctionnant en système. Ou bien faut-il considérer que les cités sont en réalité *hors-la-ville* et par conséquent non-incluse dans celle-ci ? Même s'il résulte d'abord d'un abus de langage, le terme « cité » pour désigner les quartiers en crise s'avère finalement très révélateur de l'appréhension de ces quartiers par leurs habitants et leurs voisins.

1.1.1 L'évolution de la définition de la cité

L'utilisation du terme « cité » a évolué à travers l'Histoire. Cependant, le sens qui lui est conféré dans son origine antique a survécu. Si la cité est souvent confondue avec la ville, cette expression conserve pourtant une empreinte particulière suggérant une organisation sociale interne à un territoire.

1.1.1.1 De la Polis à la ville

Le terme « cité » offre une polysémie intéressante. Il désigne d'abord une organisation politique, que l'on peut assimiler à la notion d'État (PUMAIN, PAQUOT, KLEINSCHMAGER, 2006). Cette définition de la Cité est héritée des civilisations méditerranéennes antiques où elle prend sa racine étymologique (*civis* et *civitas* en latin, synonyme du grec *polis*). « *La cité pour FUSTEL DE COULANGES c'est la société et la vie sociale, c'est à dire à la fois l'organisation hiérarchique et institutionnelle de la société*

et l'ensemble de ses modes de représentation ainsi que ses croyances » (PUMAIN, PAQUOT, KLEINSCHMAGER, 2006, p.57). Ainsi, le premier sens de la cité est politique et concerne une communauté avant un territoire. J-M. BESSE (2005) et O. MONGIN (2005) nous rappellent la différence qui est alors faite entre l'*urbs* et la *civitas*. Alors que l'*urbs* désigne un « *ensemble de remparts de bâtiments* », sur un « *espace délimité* », la *civitas* souligne au contraire l'association et l'organisation politique des habitants de cet espace. Les deux définitions paraissent ne pas pouvoir se confondre.

Pourtant, c'est ce qu'il advient. La cité évolue progressivement en un synonyme de la ville dès le Moyen-âge, et désigne même le « *noyau historique de la ville* » selon P. GEORGE et F. VERGER (1970). La cité est alors cernée de remparts qui lui assurent une protection relative et lui procurent des frontières. Elle est dirigée par ses habitants qui, adoptant des règles de fonctionnement autonome, se positionnent à la fois comme un contre-pouvoir aux États et aux autorités monarchiques, ou travaillent en association avec eux lorsqu'ils y trouvent un intérêt réciproque. La cité, symbiose entre une organisation sociale et politique et son espace de développement, est devenue un territoire à part entière. Mais la confusion entre la cité et l'urbain, et la perte de sens qui s'ensuivit a longtemps poursuivi la définition de la cité dans son usage courant. Elle est devenue la ville sans véritablement de distinction.

1.1.1.2 Les urbanistes et la cité

Les réflexions autour de la *cité-idéale* qui ont animé des philosophes, des urbanistes et des architectes, depuis la renaissance jusqu'à nos jours, ont permis de réveiller l'idée de *polis* inhérente au premier sens de la cité. La cité n'est plus synonyme d'État mais correspond à l'organisation socio-spatiale des habitants d'un espace urbanisé. Les connexions entre aménagement urbain et vie sociale sont de plus en plus valorisées, bien qu'elles ne soient pas exprimées en ces termes au départ. Concernant d'abord des villes entières, ces projets se sont progressivement portés vers de nouvelles unités urbaines ou des quartiers. E. LITTRÉ (1877), dans son dictionnaire de langue française, donne cette définition de la cité, où on s'aperçoit qu'elle n'est déjà plus la ville mais des portions de celle-ci (quartiers) liées autour d'un projet ou d'une association : « *Cité : ensemble de maisons qui, dans une grande ville, se tiennent et ont quelques règles spéciales et une sorte d'association. Cité ouvrière, nom qu'on a donné à de grands bâtiments conçus récemment*

et destinés à loger les ouvriers qui y seraient soumis à quelques arrangements économiques communs. »

La *cité-radieuse* telle qu'elle est conçue par LE CORBUSIER (VIEILLARD-BARON, 1999 ; BOYER, 2000) est un bon exemple, à l'instar des *cités-jardins*, des projets fondés à partir du concept de la cité. L'idée centrale de ces cités est de constituer un espace de vie dont la diversité fonctionnelle et l'agencement permettent de répondre aux besoins des habitants. LE CORBUSIER a donc imaginé une unité d'habitation intégrant des logements, des bureaux, des commerces et des équipements sportifs et culturels dans un même ensemble architectural avec l'idée de créer un village vertical (La première a été bâtie à Marseille entre 1945 et 1952). La cité n'est pas pour autant un espace clos à l'image du phalanstère de C. FOURIER, mais au contraire s'imbrique dans un ensemble plus vaste tel que l'a été imaginé celui des *cités-jardins* de E. HOWARD (PAQUOT, 2006) qui met en relation la *cité-jardin* pavillonnaire à une ville plus importante. La cité prend alors le sens d'unité territoriale, où le fonctionnement social interne se conjugue à une ouverture vers d'autres échelles.

L'urbanisme du XXème siècle s'est enrichi de cette conception de la ville par la cité et l'accroissement urbain a permis l'émergence de quartiers ou de petites villes fondées sur ces concepts. Mais, en raison du développement de la mobilité et de l'emboîtement des échelles dans lesquelles s'insère la cité, celle-ci a pu se détacher d'une obligation de diversité tant fonctionnelle que sociale et se construire autour d'un projet particulier. Accompagnée d'un nom ou d'un adjectif qualificatif, le terme « cité » revêt alors le sens de quartier dédié à un usage spécifique. Ainsi, la *cité-ouvrière* représente un quartier composé d'une population relativement homogène avec une très forte identité sociale, implanté sur un espace à proximité des zones d'emploi (usines).

A l'opposé de la *cité-ouvrière*, la *cité-dortoir* désigne les grands ensembles bâtis au cours des années 1950-1960 dont la fonction principale était de fournir des logements pour reloger la population et accueillir les migrants du monde rural. La composition sociale de ces quartiers était donc assez hétérogène. Cependant, l'insuffisance des équipements à destination des habitants et l'éloignement des lieux de travail en ont fait des espaces monofonctionnels, dans lesquels les habitants ont eu des difficultés à s'épanouir. La *cité-dortoir* serait alors une *anti-cité* par excellence, car dénuée de vie sociale locale, un lieu où

l'on ne fait que dormir, alors que la ville et la cité sont, comme le souligne O. MONGIN (2005), l'espace de la vie active, opposée à la vie contemplative qu'il associe aux forêts et aux déserts.

Cette dénomination volontairement péjorative de *cité-dortoir* vise à mettre en évidence l'échec des urbanistes dans leur rêve de *cités-idéales*. Réalisés dans l'urgence d'une crise du logement, les grands ensembles n'ont malheureusement pas atteint les objectifs des urbanistes qui les avaient envisagés comme des espaces de vie quotidienne à taille humaine, réunissant équipements collectifs, services, lieux de production, commerces… Ce constat, corroboré à la crise économique qui a suivit leur création, explique en partie le malaise rencontré dans un certain nombre de ces quartiers. Les grands ensembles ont continué à se peupler, mais plus selon les principes de la mixité sociale intégrés initialement aux projets (la plupart des grands ensembles proposaient initialement des logements aux conditions d'accessibilité différentes). Avec le départ des classes moyennes, l'immobilité des classes populaires et l'arrivée des migrants, les premiers dysfonctionnements se firent sentir. La crise économique et la concentration en un même lieu des classes sociales les plus déshéritées ont transformé ces quartiers en espace de relégation, où se sont greffés à l'exclusion économique des individus des problèmes d'insécurité et de délinquance, d'échec scolaire, de délabrement des bâtiments… Des cités-dortoirs, le langage populaire n'en a très vite retenu que le premier mot pour qualifier les quartiers répondant à ces caractéristiques. Les cités sont donc devenues dans le langage usuel des quartiers d'urbanisation récente, constitués le plus souvent de grands ensembles, délimités selon les zonages urbains datant de leur création, et… « en crise ».

1.1.2 Des cités dans la cité[4]

La dénomination « cité » pour désigner ces quartiers est donc d'abord le résultat d'un abus de langage, lié aux ambitions urbanistes du début du XXème siècle et à leur difficile réalisation. Les grands ensembles sont devenus des cités lorsque les habitants se sont emparés de ce terme. Mais les quartiers sensibles ne sont pas étymologiquement des cités : ceux-ci restent dépendants économiquement (emplois, ressources) et fonctionnellement (équipements, services) de la ville qui leur est associée ; ils n'ont pas de

[4] En référence au titre du colloque organisé par le CERAS, « *Banlieues : des cités dans la cité* », qui s'est tenu du 5 au 8 février 2007 à Paris.

pouvoir politique établi sur leurs limites et, au delà, leur représentation dans les instances supérieures est très faible ; enfin, leurs populations, fortement hétérogènes, ne partagent pas les mêmes trajectoires sociales et les mêmes inscriptions spatiales. En effet, si certains sont très mobiles et usent du quartier comme d'une *cité-dortoir*, d'autres au contraire semblent y rester accrochés dans leur territorialité quotidienne. La cité historique est construite autour d'un choix de vie collective alors que dans les cités populaires, ce choix n'existe pas. Elles ne sont donc pas le fruit d'associations humaines voulues mais plutôt contraintes. Les quartiers sensibles sont des espaces de relégation[5], d'où s'échappent ceux qui en ont les moyens (MAURIN, 2004). Cependant, cette association entre la cité et le quartier sensible dans le langage usuel éclaire la perception de ce type de quartiers par leurs habitants, mais aussi par les autres citadins et les acteurs qui y interviennent.

1.1.2.1 Une cité revendiquée

La cité est souvent positivée par les habitants. On déclare appartenir à la cité avec un sentiment de fierté, les multiples inscriptions dans les arrêts de bus mentionnant le nom du quartier et les tags sur les murs sont là pour le rappeler. Alors que dans l'antiquité, la cité représentait la collectivité et était par conséquent opposé à la famille, symbole de l'individualité, aujourd'hui, les cités sont vécues comme le prolongement d'une famille dans laquelle on vient puiser les solidarités (services en tout genre) et les moyens matériels (prêts, recel…) permettant de faire face à la rudesse de la société, symbolisée par la ville. Le quartier est donc un espace de ressources comme nous l'explique A. GARNIER-MULLER (2000) pour qui « *une cité dite 'sensible' est un tissu de relations mouvantes, dynamiques et impossibles à figer dans des catégories réductrices. Chacun fait ce qu'il peut avec les moyens qu'il a, chacun fait ce qu'il peut avec ce que l'environnement délinquant lui offre. Les solidarités restent pragmatiques et spontanées, l'élasticité des représentations du bien et du mal évite les ruptures radicales entre les populations et c'est bien l'existence de toutes ces passerelles qui donnent le liant nécessaire pour que*

[5] Jean-Marie DELARUE (1991) fut le premier à employer l'expression « relégation » pour traduire la situation des quartiers sensibles. Ce terme donne à la fois l'idée d'un exil forcé (la relégation était une peine judiciaire du droit français correspondant à l'exil du condamné, loin du lieu de ses méfaits.) et d'un déclassement social (en sport, la relégation est le transfert d'une équipe dans une division inférieure). La relégation suppose donc l'absence ou la faiblesse des relations entre les cités et la ville, en raison d'un maintien à distance de leurs populations, ou du moins d'une tentative de maintien. Nous verrons alors dans le CHAPITRE 5 comment les politiques publiques participent parfois, consciemment ou inconsciemment, à la mise en œuvre de cette relégation.

l'ensemble tienne, même dans le désordre et la confusion » (p.89). L'ensemble des relations qui se tissent dans le cadre des cités se réalisent dans un esprit presque clanique comme le montre D. LEPOUTRE (1997) où l'identité commune du groupe est justement d'appartenir à la cité. Cet ethnologue, au lendemain de son emménagement dans la cité des 4000 à la Courneuve, a d'ailleurs été accueilli presque comme l'un des leurs par les élèves du collège du même quartier où il enseignait. A propos d'un quartier niçois, l'Ariane, C. RINAUDO (1999) affirme aussi qu'il représente « *un espace d'appropriation collective pour tous ceux qui partagent une même identité sociale stigmatisante : celle d'être de l'Ariane* » (p.147).

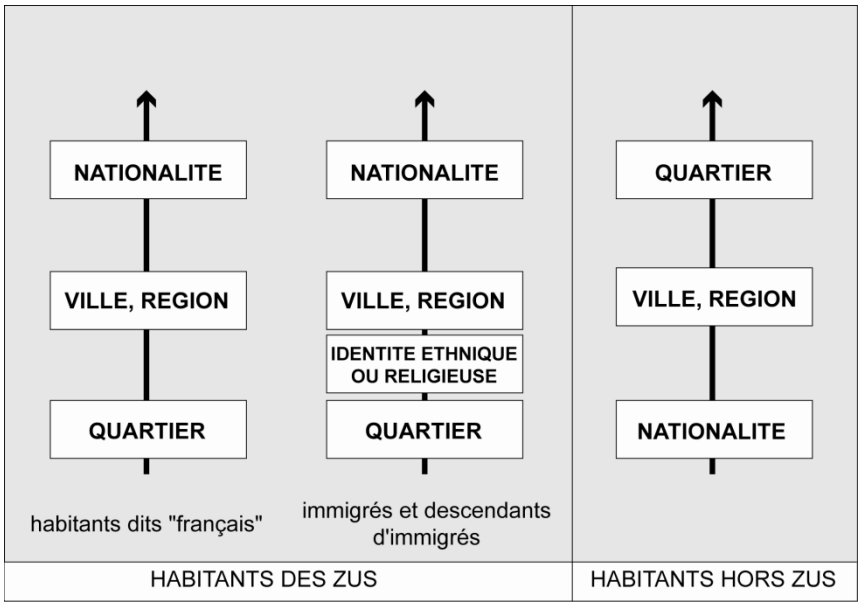


SCHÉMA 1.01: L'expression de l'identité territoriale d'après l'ENTRETIEN AI1

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Les cités ne sont donc pas vécues par les habitants des quartiers sensibles comme des espaces politiques, que l'on construit, mais plutôt comme des espaces avec lesquels on fait corps, à l'image d'une famille. Si l'appartenance à un quartier participe à une construction identitaire pour tous, elle revêt une importance majeure pour les habitants des quartiers sensibles. Un ancien responsable de centre social sur le quartier de Caucriauville (ENTRETIEN AI1) expliquait qu'il percevait le quartier comme l'élément fondateur de l'identité des habitants des banlieues, avant même l'appartenance ethnique ou religieuse des personnes immigrées et de leurs descendants qui, si elles sont importantes, figurent au second plan (cf. SCHÉMA 1.01, p.27). Pour lui, lorsque l'on réside en ZUS, on se présente

d'abord comme étant un habitant du quartier, alors qu'il estime que les autres citadins n'agissent pas ainsi. A propos de l'affirmation identitaire ethnique ou religieuse, C. RINAUDO (1999) montre au contraire que celle-ci est particulièrement prégnante au sein du quartier de l'Ariane où si l'on partage une identité commune, les tensions restent fortes entre les communautés. Cependant, la particularité de ce quartier, où résident dans des proportions similaires et importantes une communauté gitane et une communauté maghrébine en rivalité, y est certainement pour quelque chose.

Néanmoins, l'attachement à la cité reste fort quel qu'elle soit : « *c'est appartenir à une identité villageoise dans laquelle on se sent bien mais que l'on cherche à fuir*[6] » (RINAUDO, 1999, p.149). Le quartier, espace de sociabilité de proximité, est en effet surinvesti par des habitants en situation d'exclusion sociale. Le partage d'une situation de « *galère* » (KOKOREFF, 1993) rassemble, même si chacun souhaiterait pouvoir sortir du quartier et des problèmes qui lui sont associés (chômage, délinquance, pauvreté…). Plus qu'un espace politique, la cité est pour ses habitants un espace d'identité qui se concrétise par une forte interconnaissance (LEPOUTRE, 1997 ; RINAUDO, 1999), une entraide et des solidarités sociales (GARNIER-MULLER, 2000). Les plus jeunes habitants des quartiers sensibles vont alors s'efforcer de donner une visibilité à cette identité territoriale (tags, codes vestimentaires, salut particulier, langage[7]…).

Les cités sont aussi des espaces balisés. Souvent construites à partir des ruptures spatiales liées à l'urbanisme ou aux réseaux de transport, des frontières sont érigées entre les quartiers sensibles et la ville (MOULIN, 2001). Les cités sont devenues des territoires, au sens d'espace approprié, balisé et même contrôlé. Il est souvent difficile d'intervenir ou de se promener dans ces quartiers sans être accompagnés ou sans être observés. C. RINAUDO (1999) raconte d'ailleurs une expérience qu'il a vécue dans une cité lorsque sa présence sur un banc public d'une petite place au milieu de résidents fut immédiatement repérée par des jeunes du quartier arrivant sur les lieux. Son intrusion lui a alors été fait remarquer indirectement.

---

[6] Nous prendrons la mesure dans le CHAPITRE 7 de ce désir de fuite, à travers la « sur-déclaration » en matière de mobilité des habitants d'un quartier sensible havrais.

[7] Le récent dictionnaire intitulé « lexik des cités » rédigé par des jeunes d'un quartier d'Evry, le rappeur DISIZ-LA-PESTE et le linguiste A. REY (2007), témoigne de l'existence d'un langage propre aux jeunes de ces quartiers et, par extension, à leur entourage.

Les habitants des cités, même s'ils sont sous-représentés dans les instances politiques et décisionnelles, semblent particulièrement impliqués dans toutes les actions et opérations envisagés sur leurs quartiers, malgré un scepticisme affiché. Et si les élus politiques et les acteurs institutionnels déplorent un manque de participation, c'est que celle-ci se déroule souvent en dehors des canaux habituels. M. PÉRALDI (1999) nous rappelle que « *la densité du tissu associatif est une caractéristique des quartiers défavorisés* » (p.33). Les cités sont également des quartiers où les individus retrouvent une certaine égalité, où ceux qui réussissent se sentent redevables vis à vis des autres habitants de leur quartier, comme l'illustre l'exemple du docteur MIRGHANE (PRIEUR / LE MONDE, 2008) qui continue d'exercer en Seine-Saint-Denis, dans son ancien quartier. Dans le même état d'esprit, les nombreux chefs d'entreprise issus de l'immigration embauchent volontairement des jeunes des cités. La cité apparaît comme un espace de solidarité.

M. PÉRALDI (1999) propose une définition de la cité pouvant convenir aux quartiers sensibles. « *La Cité, pour reprendre ce nom que les politiques de la ville ont tenté d'effacer mais qui a l'avantage de ramener le politique au cœur des questions, les cités donc ont une vie et des espaces publics, formés d'un appareil de règles, normes et conventions, mobilisant des acteurs et des modes d'actions, des dispositifs institutionnels et parfois des grands évènements, des rituels, des routines et des passions.* » (p.31). Dans cette définition, il est peu question de territoire sauf à considérer que le territoire est l'espace qui émane de cette organisation humaine. Cependant, le territoire n'est pas à envisager uniquement sous l'angle du support pour un groupe identifié mais participe aussi à la fondation de ce groupe, à sa singularité et à sa vie. Le territoire des cités correspond aux interactions entre un quartier identifié et la communauté qui y réside. C'est un espace social qui correspond à « *l'imbrication des lieux et des rapports sociaux* » (DI MÉO, 1998, p.32) qu'A. FRÉMONT (1984) appelle « *l'ensemble des interrelations sociales spatialisées* ».

1.1.2.2 Les cités ou l'altérité de l'espace urbain

Au delà des revendications d'appartenance à une cité de la part des habitants des quartiers sensibles, ces quartiers sont aussi désignés comme tels par les autres citadins et les acteurs tant publics que privés. Cette appellation traduit l'existence d'une organisation

sociale interne qui ne se retrouverait pas ailleurs. Mais peut-être faut-il plutôt y voir la nécessité d'exprimer spatialement une altérité, une différenciation entre les gens et les modes de vie. Les habitants des cités seraient si différents des autres qu'ils ne sauraient être assimilables à la ville. Les cités seraient un *ailleurs* dans la ville, des territoires à part qui ne partageraient pas les valeurs et les codes urbains des autres quartiers. Cette image est tout à fait celle développée dans un certain nombre de médias. L'émergence des cités aux dépens de la cohésion globale de la ville coïncide surtout avec l'accroissement de la ségrégation et de la fragmentation de l'espace urbain, qui ne se développe pas uniquement dans les grands ensembles dégradés (MONTAGNÉ-VILLETTE, 2007).

La question qui apparaît dans cette étude sémantique du terme « cité » est bien celle de la coexistence de la ville et de territoires urbains à part, bien qu'inclus dans son périmètre. Les cités évoquent un espace spécifique au sein même de la ville, d'autres entités géographiques et sociales, séparées de celle-ci. Les quartiers sensibles ne sont alors plus tout à fait la ville. Il n'est pas anodin qu'aujourd'hui l'expression « cité » ne désigne pas d'autres quartiers résidentiels et que l'expression « cité-commerciale », un temps populaire, tombe progressivement en désuétude. Pourtant, d'autres quartiers sont traversés par des phénomènes d'appartenance identitaire forte, dont peut découler une organisation interne fédérée autour d'intérêts communs (préservation du quartier, sécurité des habitants…), à l'image des quartiers résidentiels fermés (cf. CHAPITRE 3) qui commencent à se développer en France. Mais l'appartenance de ces derniers à la ville est rarement remise en cause, puisque leurs résidents sont intégrés économiquement.

Les cités dans la ville sont donc l'expression d'une altérité entre les citadins, altérité revendiquée de part et d'autres des frontières plus ou moins visibles qui délimitent ces territoires (cf. CHAPITRE 4). Habiter dans les cités, c'est obéir à d'autres codes et d'autres normes, être différent. Les habitants des cités sont aujourd'hui ce qu'était les « classes dangereuses »[8] au XIXème siècle. J. DONZELOT, C. MEVEL et A. WYVEKENS (2003)

[8] Cette expression fut reprise par L. CHEVALIER (1958) en références aux enquêtes sociales menées en 1840 sur la misère des classes laborieuses en France et en Angleterre. Depuis, d'autres chercheurs réemploient « les classes dangereuses » pour désigner la jeunesse des cités d'habitat social, attirée par la délinquance et la criminalité, dans un contexte d'exclusion sociale et de perte de repères identitaires (BEAUD, PIALOUX, 2003). Plus qu'une réalité, les « classes dangereuses » sont une représentation que la société se fait de cette jeunesse populaire qui l'effraie. Cette expression raconte aussi l'image que renvoient les habitants des grands ensembles, en matière d'insécurité (cf. CHAPITRE 4), ou d'une manière générale en termes de disqualifications. La conception de la population des ZUS en tant que « classe dangereuse » justifie

établissent un parallèle entre la situation américaine de fragmentation de l'espace urbain et la situation française et européenne au titre que, dans les deux cas, « *ce n'est plus la société qui se trouve envahie par les pauvres mais bien plutôt elle qui prend ses distances physiques par rapport à eux, elle qui redoute toute confusion avec eux, elle qui oppose la loi politique de la majorité à cette minorité* » (p.39). Les cités sont le symbole spatial de cette éviction des pauvres et des minorités visibles de la société, et par conséquent de la cité. Les cités seraient alors des espaces à part, *hors-la-ville*, particulièrement stigmatisés.

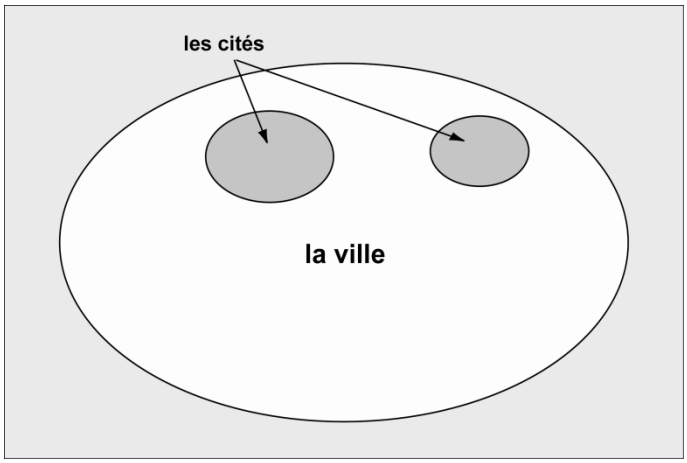


SCHÉMA 1.02 : Les cités comme l'expression d'une différenciation

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

alors les logiques de distanciation (ségrégation résidentielle, évitement de certains établissements scolaires…), aux yeux de ceux qui les pratiquent. Dans cette recherche, nous n'utiliserons donc pas cette expression comme une réalité mais bien comme la représentation que de nombreux acteurs de la ville (élus politiques, acteurs économiques, citadins…) se font des habitants des quartiers sensibles.

1.2 Les banlieues : expression d'une distance

L'expression « les banlieues » est très certainement la plus commune pour désigner les quartiers sensibles. La couverture médiatique des émeutes de novembre 2005 dans les quartiers sensibles, ainsi que la production scientifique qui a suivi pour comprendre ces événements, illustrent bien cet usage : la « *crise des banlieues* », les « *émeutes de banlieues* »… sont autant d'expressions alors utilisées pour qualifier ces événements et les phénomènes sociaux y afférent. Bien que le mot « banlieue » désigne traditionnellement la large couronne urbanisée autour des grandes villes à laquelle appartient effectivement un certain nombre de quartiers sensibles, il semble que, dans son usage courant, la définition de ce terme se soit déplacée assez exclusivement sur ces quartiers. Les banlieues désignent alors des espaces difficiles à définir précisément, mais dont on s'accorde à dire (notamment H. VIEILLARD-BARON, 1996, 1999 ou 2006 ; J-C. BOYER 2000) en France, qu'ils accueillent des populations en situation d'exclusion sociale.

Mais la banlieue n'est pas toujours cet espace de relégation tel que nous le percevons en France. L'exemple américain nous montre, au contraire, l'attrait des banlieues (*suburbs*, *edge-cities*, *gated-communities*) pour échapper au centre-ville qui concentre les maux de la société urbaine. En France aussi, la banlieue exerce un charme certain auprès des citadins qui sont prêts à accepter des temps de déplacements plus longs et des coûts plus élevés pour bénéficier d'un environnement agréable et de logements plus grands. Cependant, quel que soit l'usage qui est fait de la banlieue (espace de relégation des plus pauvres ou espace d'évitement pour les autres), apparaît l'idée d'une distanciation entre les hommes et, irrémédiablement, d'une mise à l'écart des « classes dangereuses ».

1.2.1 Le glissement sémantique du mot banlieue au cours du 20ème siècle

Le sens commun du terme « banlieue » désigne une localité distante d'une ville-centre, qui en est suffisamment éloignée pour ne pas être incluse dans cette ville mais suffisamment proche pour lui être contigüe et entretenir des relations étroites avec elle (Petit Larousse, 2005). La majorité des définitions proposées par des géographes vont dans ce sens : la banlieue est alors définie à travers l'étude du rapport entre le centre et la

périphérie dont une des idées maîtresses est l'expression de sa dépendance[9] vis à vis de la ville. Cette relation de dépendance entre la ville et sa périphérie proche est historique. Avant la banlieue, des faubourgs se sont formés au delà de l'enceinte des villes. Ils abritaient les migrants, attirés par la ville, les possibilités d'emploi et la volonté de sortir de leurs conditions d'existence précaires. Ils constituaient alors un vivier de main d'œuvre pour les activités urbaines en expansion. Ces quartiers d'habitat précaire, souvent spontanés et anarchiques, sont depuis bien longtemps intégrés à la ville. Mais aujourd'hui, la relation de dépendance les deux espaces se traduit un peu différemment, notamment depuis la délocalisation de nombreuses activités économiques et commerciales depuis la ville vers la banlieue. Le changement, dans cette relation, s'est opéré lorsque l'on est passé de la conception de la ville à celle de l'urbain (DONZELOT, 2006), c'est-à-dire lorsque l'on a cessé de concentrer en un lieu toutes les activités urbaines et que l'on a commencé à organiser la ville selon des logiques fonctionnelles et hygiénistes, en délocalisant d'abord les activités polluantes et populeuses loin des centres-villes (MONGIN, 2005).

1.2.1.1 Une ville banale, une ville mise au ban ?

Certains géographes insistent (impertinemment) sur cette banlieue perçue comme une extension « sans saveur » de la ville à l'instar de R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY (1992) qui s'interrogent si « *la banlieue est […] une ville sans grande identité, mise au ban de l'urbanisme, ou tout simplement banale ?* ». La banalité architecturale de la banlieue est une évidence. Les pavillons et les grands ensembles y sont monotones et manquent cruellement de style, option coûteuse réservée aux centres et à quelques projets ambitieux de la périphérie. Cependant, cette éventuelle banalité de la banlieue perd aujourd'hui son sens, dès l'instant où il est question de la production culturelle, et particulièrement celle qui voit le jour dans les quartiers sensibles. De la musique et de la danse avec, entre autres, le développement des courants musicaux *HipHop* et *RnB* ces dernières années, à la mode par l'émergence de styles vestimentaires ou la création de marques (une ligne de vêtements siglée « *Produit de Banlieue* » est à ce titre exemplaire), la banlieue est devenue un espace de création et d'expression fécond qui occupe une place importante dans l'univers culturel mondialisé. La banlieue est devenue un espace inventif

[9] On retrouve aussi cette idée de dépendance dans le dictionnaire de langue française d'É. LITTRÉ (1877) qui définit la banlieue comme « *un territoire dans le voisinage et sous la dépendance d'une ville* ».

et productif, qui marque son empreinte sur certaines pratiques culturelles nobles (la danse notamment).

La question provocatrice de R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY (1992) laisse aussi entrevoir l'existence d'un débat autour de l'origine étymologique du terme et de sa signification. La banlieue est-elle un espace mis au ban ? Cette option est vivement rejetée par de nombreux chercheurs tels que le linguiste A. REY (1999), ou encore les géographes J. LEVY et M. LUSSAULT (2003), pour qui l'étude étymologique de la banlieue devient très vite stérile : le ban en question n'est que l'équivalent de la juridiction territoriale de la ville au Moyen-âge (espace d'une lieue autour de la ville sur lequel celle-ci exerce son ban, c'est-à-dire les droits et des règles qu'elle édicte) et ne peut donc être assimilé au bannissement, idée trop souvent admise dans les discours politiques. « Être banni » aurait signifié être rejeté au-delà de ce ban.

Pourtant, si R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY (1992) évoquent cette mise au ban, c'est qu'un glissement sémantique s'est progressivement opéré de la banlieue synonyme de « *couronne dense la plus proche de la ville* » vers les banlieues, *« objet symbole renvoyant à toutes les formes d'expressions marginales* » (VIEILLARD-BARON, 2001, p.3). Cette double signification rend l'objet « banlieue » difficile à saisir, oscillant entre la désignation d'une des périphéries de la ville et celle des quartiers où se cristallisent les problèmes économiques et sociaux dans l'espace urbain. Si pour certains chercheurs (comme J-P. PAULET, 2000), la spatialité de la banlieue relève encore le plus souvent de cette première définition (ce qui n'exclut pas une étude des différents espaces qui la composent), les langages usuel, journalistique et politique se sont au contraire emparés de la seconde.

1.2.1.2 La polysémie de la banlieue

J-C. BOYER (2000) donne alors trois définitions de la banlieue : « *la première, sous l'Ancien Régime, se réfère au droit féodal (juridiction) ; le deuxième, au XIXème siècle, prend en compte le découpage communal (urbanisation en dehors de la ville-centre) ; la troisième, dans les années 80, se fonde sur des caractéristiques sociales (quartiers populaires connaissant des difficultés socio-économiques)* » (p.9) dont seules les deux dernières sont utilisées encore aujourd'hui. Mais, comme le fait remarquer H. VIEILLARD-BARON (2001), la dernière définition de la banlieue inclue maintenant

des quartiers si proches du centre-ville (ou de la ville-centre) qu'ils ne seraient pas qualifiés de la sorte sur des critères exclusivement spatiaux (deuxième définition de J-C. BOYER). De la même manière, certains quartiers localisés en périphérie sont écartés de cette dénomination, aujourd'hui connotée négativement, en raison de l'appartenance de leurs résidents à des classes sociales suffisamment aisées pour s'en affranchir.

L'emploi de l'expression « banlieues » pour désigner les seuls quartiers sensibles n'a cependant pas donné lieu à des confusions lors des entretiens menés auprès d'acteurs havrais, travaillant dans ces quartiers. Seul un élu havrais (ENTRETIEN P1), conscient de la connotation négative du terme « banlieue », refusa cette appellation pour les quartiers sensibles havrais, tant il souhaitait rappeler leur proximité physique avec le centre-ville et souligner l'impact de ce terme sur l'image des quartiers, qui laisse supposer une distance qui n'existe pas toujours. Cet élu contesta l'expression non pas en raison d'un diagnostic différent sur les quartiers d'exclusion sociale, mais parce qu'il n'acceptait pas la stigmatisation de ces espaces qu'induit l'usage de ce mot. Le président de la Caisse d'Allocations Familiales du Havre (ENTRETIEN AI2), également administrateur d'Alcéane, un bailleur social havrais, évoquait par ailleurs la mise au ban, qui pouvait être perçue dans l'étymologie de banlieue, insistant à la fois sur la place de second-plan occupée par ces quartiers et sur la mise à l'écart de leurs habitants vis à vis de la société. Les acteurs rencontrés ont donc bien saisi l'évolution sémantique du mot banlieue. C'est donc principalement dans le sens de la désignation des quartiers sensibles que nous emploierons l'expression « les banlieues » au cours de cette recherche.

1.2.2 La distance : concept transversal de celui de banlieue ?

Dans les deux définitions actuellement utilisées de la banlieue, espace périphérique ou espace d'exclusion, nous retrouvons le concept de distance. A la distance euclidienne de la première définition s'est substituée une acception plus large de ce concept, associant phénomène spatial et réalité sociale. La banlieue n'est plus seulement un espace physiquement éloigné du centre de la ville, c'est aussi un espace qui en est socialement distant, dont la population ne ressemble plus à celle du centre et surtout qui n'entretient que peu de relations avec elle (cf. SCHÉMA 1.03 p.37). La distance prend alors une dimension immatérielle qu'illustre bien J. LEVY (2003) en évoquant le « *résident d'un*

grand ensemble [qui] ne se sent pas chez lui en centre-ville au point qu'il ne s'y rende pas » (p.269).

Alors qu'il serait tentant d'employer l'expression *distance sociale* pour qualifier cette forme d'éloignement et ainsi l'opposer à la *distance spatiale* (euclidienne, distance-coût, distance-temps…) qui traduirait d'abord un positionnement dans l'espace, J. LEVY (2003) s'y refuse, considérant que toute distance est spatiale que ce soit dans sa nature ou dans ses conséquences sur le positionnement des hommes et des activités. L'exemple qu'il utilise illustre bien cette idée. La distance entre le centre-ville et un résident d'un grand ensemble paraît insurmontable, mais pas parce que ce dernier est physiquement incapable de se déplacer en ce lieu. Si les réseaux de transports relient effectivement (plus ou moins bien) les banlieues à la ville, il existe d'autres obstacles qui maintiennent cette distance (cherté du centre-ville, stigmatisation des publics des ZUS, absence de motivation à s'y déplacer…). Elle se traduit alors par l'abandon de pratiques de mobilité. Toute distance est donc spatiale même si elle émane d'obstacles à la mobilité d'ordre sociaux ou psychologiques. Ce sont donc ces distances, ou plutôt ces distanciations si l'on cherche à voir une intention dans la mise à distance, et leurs effets sur l'espace (prix du foncier et offre de transport dans le cas de la banlieue ; stigmatisation et ségrégation dans celui des banlieues) qui caractérisent les deux formes de banlieue.

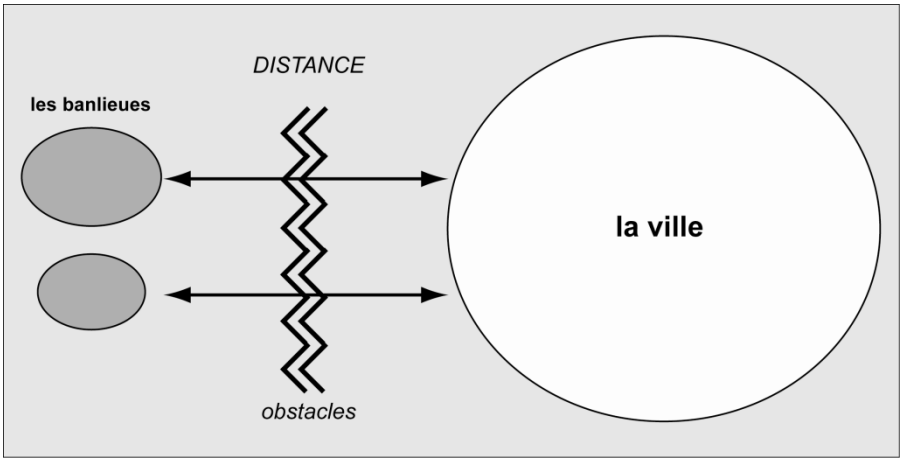


SCHÉMA 1.03 : Les banlieues, le produit d'une mise à distance

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

La mise à distance des pauvres et des « classes dangereuses » est une question qui est déjà apparue dans l'histoire urbaine. J. DONZELOT, C. MEVEL et

A. WYVEKENS (2003) expliquent comment « *les barrières physiques qui protégeaient les bourgeois des maux du dehors, les barrières morales qui séparaient les classes laborieuses de la classe dangereuse, et les barrières politiques qui mettaient les enceintes de la représentation à l'abri de la pression et de la multitude* » (p.27) se sont effondrées lorsque la population urbaine, notamment parisienne, s'est considérablement accrue au cours du XIXème siècle. La réponse apportée à cette trop grande proximité a été le choix de la relégation en périphérie, au delà des faubourgs trop proches, des classes populaires (surtout ouvrières) lors de l'installation de grandes manufactures. Le souci était de recréer une distance qui n'existait plus et de permettre aux plus pauvres de trouver une plus grande stabilité professionnelle, garantie d'une relative paix sociale, que ne leur offrait pas la ville auparavant.

L'expression *banlieue rouge* pour désigner les communes populaires et communistes qui entouraient Paris au XXème siècle, héritières de ces espaces de délocalisation, apporte une autre illustration du concept de distance. La distance entre Paris et sa couronne intervient sur des situations professionnelles et des modes de vie que tout oppose et sur les comportements électoraux qui en découlent. La distance est donc un concept qui apporte un éclairage particulier à l'espace banlieue, pour décrypter sa relation avec la ville. La banlieue définie à travers la distance est un espace de marginalité[10], tant sociale que spatiale, pouvant être interprété comme le point de départ d'une contre-culture, mais toujours attachée à son espace de référence. Cela fait d'elle une banlieue et non une autre ville bien plus indépendante.

La relation entre une ville et sa banlieue relève d'un savant équilibre de distance et de proximité (cf. SCHÉMA 1.04 p.39). La proximité est bien souvent instituée par un éloignement physique raisonnable, mais surtout par un lien fonctionnel, institutionnel et économique intense. La masse des déplacements domicile/travail entre la banlieue et la ville-centre est certainement le lien le plus visible, à défaut d'être le plus fort, entre ces deux espaces. Les banlieues des grands ensembles sont, quant à elles, plutôt dans une situation de dépendance intense, notamment parce qu'elles sont en partie délaissées par

[10] S. MONTAGNÉ-VILLETTE (2007) explique, par ailleurs, que la marginalité n'est pas l'apanage des grands ensembles. Dévalorisante, car subie dans les quartiers sensibles, elle peut aussi être assumée et choisie pour organiser un espace communautariste à l'image des quartiers résidentiels fermés ou plus simplement à celle des quartiers pavillonnaires en grande périphérie.

certains acteurs économiques privés (médecins, entreprises… cf. CHAPITRE 5). Outre une présence associative importante mais financée par les aides publiques, les ressources principales de ces quartiers (et de leurs habitants) sont les aides sociales versés aux familles nécessiteuses ainsi que les équipements et les services publics présents dans un souci d'équité territoriale.

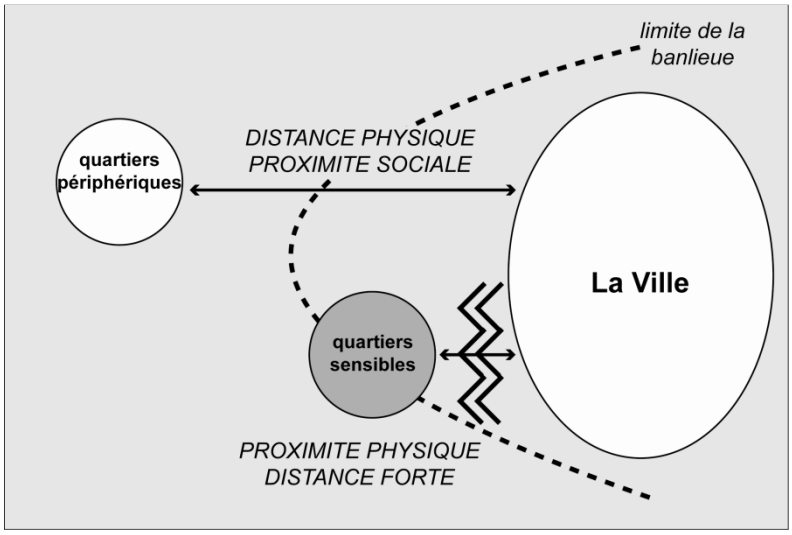


SCHÉMA 1.04 : Distances et proximités

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

L'emploi du terme banlieue pour définir ces quartiers, où se cumulent violences urbaines et difficultés économiques et sociales, est difficile à traduire pour des sociétés où le lieu de la relégation n'est pas nécessairement lié à la situation périphérique. Toutefois, le concept de distanciation qui y est associé est, quant à lui, universel. L'existence de quartiers où se concentrent les populations les plus pauvres ou les moins « intégrées », même s'il faut utiliser ce terme avec précaution, est une constante universelle. Alors qu'en Europe, la banlieue permet de loger les populations dites à problèmes (mais pas uniquement), réservant ainsi les centres aux classes les plus aisées, en Amérique du Nord la banlieue offre la possibilité aux citadins de s'éloigner des quartiers centraux où résident les « classes dangereuses ».

H. VIEILLARD-BARON (2001), à propos des enjeux communs aux banlieues françaises et américaines, explique que « *tout est affaire de distance et de lutte contre la distance* » (p.268). A travers cette notion de distance apparaît le questionnement autour de l'intégration de ces quartiers. S'ils paraissent si distants à la ville, c'est que, dans de

nombreuses représentations spatiales, ils n'appartiennent presque plus à la ville. Cette interrogation sur la distance des banlieues intervient alors que les éléments garantissant une certaine proximité des banlieues sont en crise : rupture économique avec la ville (le taux de chômage de certains quartiers dépasse les 50%, le pouvoir d'achat des ménages y est donc faible et l'économie parallèle comble en partie ces lacunes / GARNIER-MULLER, 2000 ; BODY-GENDROT, 1998) et crise institutionnelle (faible représentation des habitants des banlieues dans la classe politique, chute de la crédibilité des institutions telle que l'école dont l'objectif est la réussite de chacun…). La crainte d'une distance conduisant à l'exclusion et à la sécession (BOYER, 2000) de ces quartiers est forte et parfois exprimée à travers le qualificatif de zone de non-droit. Des chercheurs (BOYER, 2000 ; DONZELOT, MEVEL, WYVEKENS, 2003 ; MAURIN, 2004 ; ESTÈBE, 2006) évoquent aussi le risque d'une désolidarisation territoriale qui commence à s'exprimer envers les banlieues à travers les logiques de mise à distance.

Aussi, la lutte contre la distance s'exprime dans toutes les mesures conduites pour rapprocher ces quartiers à la ville que ce soit par une recomposition sociale (par la réinstauration d'une mixité sociale / cf. CHAPITRE 2) ou par la mise en place de relations plus étroites entre les institutions (et les administrations) et les habitants des banlieues (cf. CHAPITRE 5). Aux Etats-Unis, ces différentes méthodes de *lutte contre la distance* se recoupent à travers l'expression *People VS Place*, véritable débat pour savoir s'il convient d'agir plutôt sur la mobilité des gens et leur capacité à s'intégrer – *People* – ou sur un rééquilibrage territorial et sur l'instauration d'une mixité sociale – *Place* – (DONZELOT, MEVEL, WYVEKENS, 2003). En France, le débat ne se pose pas en ces termes même si, alternativement, l'une des deux orientations est parfois davantage mise en avant dans les politiques menées.

1.2.3 L'étude des représentations spatiales pour estimer la distance

Cependant, l'élargissement du concept de distance nous confronte à deux questions intimement liées : celle de sa mesure et de la définition de seuils de proximité ou d'éloignement. Autant les critères pour mesurer une distance euclidienne ou exprimée à travers les réseaux physiques (notamment les réseaux de transports) peuvent paraître simples à établir, autant ceux relatifs à la psychosociologie, s'exprimant différemment

selon chaque individu, semblent délicat à préciser (cf. CHAPITRE 6). Pourtant, un outil est à la disposition du chercheur : l'étude des représentations spatiales.

En effet, les représentations qu'ont les individus de l'espace intègrent cette complexité d'appréhension de la distance si difficile à saisir. La distance est en effet perçue à travers une palette de paramètres (physiques, temporels, sociaux, émotionnels, économiques) influant les uns sur les autres selon une alchimie propre à chacun. L'individualité de ces représentations de la distance a toutefois comme limite les représentations collectives qui contribuent à modeler les représentations individuelles. Le regard que nous porterons sur le concept de distance dans cette recherche, sans pour autant parvenir à en proposer une mesure exhaustive, s'inscrira dans cette idée de complexité. Aussi, il n'existera jamais une distance entre deux lieux, mais plusieurs qui dépendront à la fois des contextes et des acteurs la mesurant cognitivement.

L'apport du langage usuel dans la définition du terrain d'étude s'inscrit dans cet ordre d'idée. S'il dépend du milieu social, de l'éducation et de nombreux autres facteurs, le langage est aussi le reflet des représentations. Par conséquent, il traduit une réalité souvent caricaturale et stéréotypée mais illustre bien les découpages et les sectorisations mentales de l'espace. Le glissement sémantique de la banlieue, d'un espace périphérique de la ville vers un espace de disqualification sociale et d'exclusion, est de cette nature. L'élu (ENTRETIEN P1) qui refuse le terme banlieue, alors que les autres acteurs l'on adopté, exprime également son souhait de voir ces quartiers davantage intégrés à la ville. L'usage d'un terme pour qualifier l'espace reflète les intentions politiques[11] que l'on a pour cet espace. C'est donc à travers les discours des différents acteurs enquêtés que nous essaierons d'exposer quelle ou plutôt quelles distances nous pouvons relever entre les quartiers sensibles et la ville. C'est pour cela que notre recherche se fonde sur un certain nombre de témoignage et d'entretiens, déjà évoqués, réalisés auprès de divers acteurs intervenant sur ces quartiers (cf. ANNEXE n°03).

[11] L'adjectif politique souligne ici davantage la vision ou le projet d'organisation et de gestion de la cité (au sens de ville) que la fonction élective de l'acteur évoqué précédemment. Ainsi, nous considérons que chaque acteur a son propre projet politique pour la ville, auquel il se réfère pour ses actions individuelles et qu'il tente de réaliser collectivement.

1.3 Le ghetto : quartier ethnique ou quartier fermé ?

Le ghetto a un sens aux Etats-Unis où demeurent des quartiers fortement ethnicisés qui constituaient historiquement un « sas » d'intégration pour les nouveaux migrants (GRAFMEYER, JOSEPH, 1979). Parler de ghetto en France provoque des tensions liées à d'éventuelles concentrations communautaires et/ou religieuses dans quelques quartiers et à l'incompatibilité de ce phénomène avec notre modèle d'intégration républicain. La question du ghetto, notamment dans son champ médiatique et politique, est d'abord ethnique. La crainte de voir l'apparition d'enclaves ethniques similaires à celles outre-Atlantique est explicitement exprimée et, à cet effet, l'emploi du terme ghetto pour qualifier certains de nos quartiers se veut davantage être une mise en garde qu'une description de la situation actuelle de nos banlieues.

Mais au delà d'un effet provocateur ou alarmiste volontairement recherché lors de son usage, le mot « ghetto » fait implicitement références aux fractures urbaines et à la défaillance d'intégration de la ville. En ce sens, sa définition et l'analyse de son usage sont essentiels dans une étude sur l'enclavement et la fermeture des territoires urbains. Le ghetto apparaît dès lors comme un espace recroquevillé sur lui-même au sein duquel une population, bien qu'hétérogène, partage un sentiment d'exclusion. Le ghetto s'inscrit dans le prolongement des cités et des banlieues, comme la forme la plus poussée de la fragmentation urbaine et de l'exclusion des minorités.

1.3.1 Le « ghetto » au centre d'un débat

Bien que contestée depuis une dizaine d'années par H. VIEILLARD-BARON (1996), la dénomination « ghetto » est toujours employée pour caractériser certains quartiers des banlieues françaises. Désignant traditionnellement le quartier juif d'une ville en Europe centrale[12], le terme a progressivement été étendu aux diverses minorités ethniques se concentrant dans un quartier. « *A l'origine, l'établissement du ghetto résulte d'un double mouvement de séparation : l'un à l'initiative du Prince ou de la Commune, l'autre par choix (que ne contredit pas une violence fondatrice qui leur est ainsi faite) des juifs eux-mêmes* » (MOZERE, 1999). Son usage s'est développé pour désigner les quartiers américains où résidaient en très forte proportion les minorités ethniques, et s'est étendu par

[12] « *Le ghetto est à l'origine une île vénitienne où les juifs étaient assignés à résidence* » (LEVY, LUSSAULT, 2003, p.413).

mimétisme en Europe, et notamment en France en références aux banlieues dites « à problèmes » où résidaient les immigrés.

Cette conception du ghetto repose sur les tensions actuelles autour des questions d'intégration des minorités visibles à la société française. La première tension découle de l'absence de résolution des phénomènes discriminatoires à l'égard des minorités visibles. Malgré des efforts, notamment juridiques, de lutte contre les discriminations, ils continuent d'exister, de façon beaucoup plus pernicieuse, à l'instar des discriminations systémiques (BORRILLO, 2003), processus complexe où un groupe d'individus enchaîne et accumule tout un ensemble d'handicaps et d'exclusions dans un cycle discriminatoire (résider dans un quartier sensible → étudier dans un établissement scolaire dévalorisé → difficultés à trouver un stage, un premier emploi → chômage…). Ces discriminations systémiques prennent comme point de départ une caractéristique spécifique du groupe (couleur de peau, nationalité, handicap…), qui n'apparait plus en bout de cycle. La société française montre ainsi des dysfonctionnements d'intégration. Ainsi, l'existence de quartiers où résident en forte proportion les anciens migrants du Maghreb et d'Afrique subsaharienne, et maintenant leurs enfants et petits-enfants, illustre des phénomènes de ségrégation ethnique au même titre que de ségrégation sociale. J-C. BOYER (2000) s'interroge alors sur le problème, ethnique ou social, qui prendrait l'ascendant sur l'autre : « *Existe-t-il dans les banlieues un problème spécifique lié à l'immigration ou s'agit-il seulement de la facette ethnique d'une question qui relèverait fondamentalement du social ?* » (p.87). La lente dilution de cette vague d'immigration dans la société française rend néanmoins la question de l'intégration délicate.

La concomitance entre les lieux de résidence de ces immigrés et de leurs familles avec ceux du sentiment d'insécurité urbaine (cf. CHAPITRE 4) a aussi un effet sur la représentation du ghetto en France. Le sentiment d'insécurité crée des zones d'ombre dans l'espace territorial urbain, souvent méconnues et perçues à travers une extrapolation des faits divers. Associés à l'idée de quartiers d'étrangers, ces espaces d'insécurité amplifient la résonnance du terme ghetto puisque ces quartiers paraissent cette fois-ci fermés à ceux qui souhaitent y entrer. Le mythe des zones de non-droit, où même la police n'entre plus, est une dimension des ghettos français. Une des conséquences des émeutes de novembre 2005 est la médiatisation des caractères ethniques et dangereux de ces quartiers qui vont

alimenter cette représentation des banlieues françaises et par là même associer aux minorités visibles des comportements violents et délinquants. J-C. BOYER (2000) note, par ailleurs, que les étrangers « *sont surreprésentés* […] *parmi les délinquants* » même s'il remarque qu'« *il faudrait pouvoir effectuer les comparaisons à capital économique et culturel identique* » (p.87). Les récentes interventions policières musclées dans certains quartiers de la banlieue parisienne, où furent déployés des centaines d'hommes pour aboutir à quelques interpellations, accentuent également cette image de quartiers fermés, où l'Etat doit employer la force pour y intervenir.

Enfin, la dernière tension s'exprime autour de la dimension religieuse. La méconnaissance de l'Islam en France, associée à un contexte international de terrorisme islamiste, accroît le sentiment de peur liée à ces quartiers et modifie donc la lecture de l'espace. Les quartiers sensibles apparaissent d'abord comme des ghettos parce qu'il existe une crainte à ce qu'ils se constituent comme tel, et que l'Etat ne puisse plus avoir de prise sur ces territoires.

L'emploi du terme ghetto a par conséquent un aspect parfois abusif, et d'autant plus délicat que son emploi dans les champs politique et médiatique est souvent lié à la réaction que suscite ce terme au lourd passé historique (le ghetto de Varsovie, les ghettos de l'apartheid en Afrique du Sud…). Il est alors intéressant pour une personnalité publique de l'utiliser que ce soit pour annoncer le lancement d'une politique en direction des quartiers sensibles (tel J-L. BORLOO[13], alors ministre de la Ville et de la cohésion sociale, en déplacement au Havre) ou bien pour évoquer la situation dramatique de ces quartiers (comme la Fondation Abbé Pierre[14]) afin de heurter les auditeurs ou les lecteurs. Cependant, le risque de disqualification des quartiers désignés ainsi et de leurs habitants est grand.

La critique formulée par H. VIEILLARD-BARON (1996, 2001) est surtout dirigée vers la désignation de quartiers souvent multi-ethniques, telles les banlieues françaises, par

[13] Le Havre Libre (quotidien de la presse havraise), dans son édition du 6 mai 2003 titrait ainsi un article de la première page : « *Le ministre de la ville hier au Havre : BORLOO veut* briser les ghettos des cités » en faisant référence aux propos du ministre. Les stratégies de communication politique et journalistique utilisent souvent ces termes dans des sens erronés dans un souci d'accroche.

[11] « *La révolte des jeunes nous renvoie à l'échec des politiques, y compris celle de l'urbanisation des trente dernières années, laquelle a créé des cités qui se révèlent de véritables ghettos, sans perspectives de mobilité pour leurs habitants.* » Fondation abbé Pierre, *L'Etat du mal logement en France*, rapport annuel 2006, téléchargeable sur http://www.fondation.abbe.pierre.fr

un terme plutôt approprié aux quartiers composés d'une seule minorité ethnique, convenant mieux au modèle de ségrégation urbaine anglo-saxon. Le ghetto se définit plutôt comme un quartier qui est peuplé de façon quasi homogène par un groupe ethnique, est reconnu comme étant le territoire de ce groupe, et reste relativement isolé des autres quartiers. Cette position est partagée par F. DUBET et D. LAPEYRONNIE (1992) qui affirment qu'« *il n'existe pas de ghetto en France si l'on entend par ghetto un quartier homogène, peuplé d'une ethnie ou d'une nationalité particulière* » (p.84).

Mais le ghetto prend aujourd'hui une signification plus large dans le langage courant, signification qui apparaît clairement dans la définition du Petit Larousse (2005): c'est « *un quartier où vit, à l'écart des autres, une minorité ethnique ou sociale* ». Cette définition étendue est aussi celle que l'on retrouve dans le dictionnaire réalisé par J. LEVY et M. LUSSAULT (2003) où le ghetto est un « *territoire délimité au sein d'une ville où une catégorie de la population est assignée à résidence et soumise à contraintes pour en sortir. Par extension, quartier à forte concentration d'une catégorie socio-économique et socio-ethnique* » (p.413). La même ethnicité des individus n'est plus reconnue comme l'unique condition à la constitution d'un ghetto. L'appartenance à une même classe sociale, dite minoritaire[15], est aujourd'hui retenue comme une des possibilités préalable à la formation d'un ghetto. Le ghetto apparaît, selon cette définition, dès qu'une fracture urbaine coïnciderait à une césure sociale.

Il pourrait alors être avancé l'argument que la diversité sociale est aussi une caractéristique des banlieues françaises (réunissant des résidants aux parcours et appartenances sociales variées) et qu'il ne peut donc y avoir de ghetto en France, dans la mesure où aucune minorité ethnique ou sociale ne vit vraiment à l'écart des autres. Cependant, l'amalgame des minorités sociales et ethniques dans les représentations individuelles et collectives crée bien souvent l'idée d'une communauté résidant dans la banlieue, souvent dépourvue de sens. Mais cette impression est renforcée par le développement d'une culture des cités et par la focalisation et la cristallisation des représentations de ces quartiers autour d'un petit noyau d'habitants.

[15] Il faut plutôt comprendre à la place de ces « minorités sociales », les individus les plus éloignés de la norme dominante de notre société.

On constate, à cet effet, la difficulté des acteurs sociaux et des pouvoirs publics à changer l'image d'un quartier quand il est identifié comme un quartier sensible notamment parce qu'inconsciemment les individus, qui le perçoivent comme tel, ne parviennent à se détacher de cette vision stéréotypée. Ces représentations sont surtout le fruit des citadins, n'habitant et ne fréquentant pas ces quartiers ; celles-ci sont alors construites dans une méconnaissance de ces espaces dont les seuls éléments d'information proviennent de la médiatisation et de la communication qui en est faîte. Mais cette vision n'est pas partagée par les acteurs rencontrés lors de cette recherche qui, au contact des habitants des quartiers sensibles, perçoivent la diversité sociale des banlieues. Néanmoins, dans leurs témoignages, certains groupes d'habitants sont, plus ou moins clairement, définis et assimilés à ces populations vivant en ghetto, même si le terme n'apparaît que très rarement.

M. PERALDI (1999) développe l'idée selon laquelle les divisions sociales devraient être pensées « *dans un rapport d'altérité radicale, d'essence ethnique plutôt que sociale* ». Il précise ensuite son propos en expliquant que « *cette 'ethnicisation' n'a rien à voir avec ce lieu commun selon lequel les classes populaires se seraient 'ethnicisées' simplement parce que les migrants et fils de migrants sont aujourd'hui nombreux dans les cités, comme le suggère trop souvent une vision substantiviste de l'appartenance ethnique. Ce que nous voulons nommer ici 'ethnicisation' des classes moyennes renvoie au fait que les 'classes moyennes' se pensent désormais comme ontologiquement étrangères aux classes populaires, voient leurs identités collectives fondées sur une différence qui ne serait pas tant de position et d'acquisition que de nature. Ce qui travaillerait alors cette pensée de l'altérité consisterait en une sorte d'indigénisation des ainsi dites classes populaires, ramenées à ne plus pouvoir être autre chose que ce qu'elles sont ici et maintenant, dans un monde achevé dans ses clivages et ses fractures*» (p.44). Cette conception rend alors caduque l'exigence d'une homogénéité ethnique, relative à l'origine des individus, dans la fondation du ghetto mais repose sur une scission puissante entre les classes populaires qui y résident et la société dans son ensemble. C'est donc plus l'exclusion sociale que l'origine qui est à la base du ghetto.

L'idée qu'il puisse exister aujourd'hui des espaces fermés sur eux-mêmes, ayant une organisation quasi similaire à celle des ghettos ne doit donc pas être tout de suite contesté pour des motifs de composition ethnique mais, au contraire, doit être étudié

comme une possibilité. Le ghetto comme organisation singulière de certains quartiers en France est donc à envisager. Au delà de la question de la composition sociale, il convient alors de s'intéresser à l'inscription spatiale du ghetto souvent occultée bien qu'elle soit fondamentale à la définition de ce type d'espace.

1.3.2 Le ghetto comme quartier fermé

Au delà de la composition socio-ethnique d'un quartier, l'existence du ghetto dépend aussi d'une autre exigence : celle de sa fermeture réelle ou du moins symbolique. Cette notion de fermeture est fondamentale dans la définition du ghetto. Sans cette condition de mise à l'écart, tout espace où l'on observe un certain niveau de ségrégation pourrait prétendre à la dénomination de ghetto, ce qui n'est évidemment pas le cas. Le ghetto est d'abord un espace enclavé, fermé et cloisonné.

Parler de ghetto pour qualifier les banlieues, c'est estimer qu'il existe un ou plusieurs verrous obturant les relations entre les habitants de ces quartiers et la ville. Nous devons dès lors nous interroger sur la nature de ces verrous et, notamment, définir s'ils sont internes, externes ou s'ils appartiennent à l'un et l'autre à la fois. R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY (1992), dans leur conception du ghetto, prennent plutôt position pour des mécanismes internes quand ils définissent la *« mentalité de ghetto : comportement grégaire d'assiégé, lié à des origines ethniques ou parfois à des origines sociales, qui sépare du reste de la population un groupe localisé. Au sens figuré, on parle de ghetto culturel ou de ghetto économique pour qualifier des situations d'isolement, d'autarcie plus ou moins volontaires»*, même s'ils nuancent ensuite leur positionnement. Toutefois, il convient dans cet énoncé de définir qui est assiégé ou plutôt qui se sent assiégé, un basculement pouvant s'opérer entre les minorités qu'évoquent R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY et certains groupes sociaux ou ethniques que l'on classerait plus naturellement du côté majoritaire. C'est dans cette idée que les *gated communities*[16] ou certains lieux élitistes et sélectifs sont parfois assimilés à des ghettos (PINÇON, PINÇON-CHARLOT, 2007). Cette question sur la pertinence de l'existence de ghettos *dorés* reste pour le moment posée et sera rediscutée ultérieurement (cf. CHAPITRE 3).

[16] Ou espaces résidentiels fermés

La lecture de la définition de R. BRUNET dévoile que le ghetto s'établit dans un rapport de force. D. LAPEYRONNIE (2005) dresse le même constat. Après avoir repris la définition du « ghetto » de L. WACQUANT (2004) comme « *une construction politique […] conçue comme une forme spécifique de 'violence collective concrétisée dans l'espace urbain' reposant sur quatre éléments : la stigmatisation, la contrainte, le confinement spatial et l'enfermement institutionnel* », il explique que « *le ghetto suppose une ségrégation forcée et non choisie, imposée et non élective* ». La particularité du ghetto, vis à vis d'autres espaces repliés sur eux-mêmes, serait la contrainte. On ne choisit pas de vivre dans un ghetto, on le subit. D. LAPEYRONNIE expose donc des mécanismes externes comme éléments liés à la formation des ghettos.

Il est plus probable que le ghetto se forme au croisement de ces deux logiques, interne et externe, à l'occasion de processus de rejet d'une part de la ligne de « rupture spatiale » et de repli de l'autre. Il n'existe pas de ghetto sans phénomène d'exclusion, comme il n'existe pas de ghetto sans la mise en avant d'un entre-soi : c'est « *ce que HILY et al. (1996) ont appelé par ailleurs la double figure du ghetto. Le quartier est à la fois perçu comme un lieu de refoulement imposé de l'extérieur et comme un espace protégé 'ou l'on peut être soi-même', comme le lieu de tous les dangers et comme un territoire convivial où l'on se sent chez soi.* » (RINAUDO, 1999, p.144). Ces processus s'observent dans l'espace à la fois dans les logiques territoriales de peuplement aboutissant à une ségrégation que dans les pratiques quotidiennes de la Ville, la recherche d'entre-soi encourageant le confinement dans un espace de vie maîtrisé et territorialisé par ses pairs. Le groupe social ou ethnique le moins à même d'occuper et de contrôler un espace vaste réside alors dans le ghetto. Par conséquent, les ghettos sont souvent habités par les minorités ethniques ou les populations pauvres, même si, comme nous l'évoquions précédemment, l'idée de ghettos pour riches est parfois exprimée. Néanmoins, le ghetto ne doit pas être « *confondu avec de nombreuses zones urbaines où se concentrent les populations les plus défavorisées* » (LAPEYRONNIE, 2005).

La fermeture du ghetto introduit également l'idée d'un double contrôle interne/externe sur les habitants du ghetto et leur mobilité. Ce contrôle est d'abord interne au ghetto lui-même quand la communauté qui y vit fixe et maîtrise les codes et valeurs du groupe (codes vestimentaires, comportementaux, solidarités…) notamment dans l'idée de

sauvegarder une culture préalable ou d'élaborer une identité et une cohésion de groupe. Le ghetto peut alors être considérer comme le prolongement exacerbé des cités. Mais le contrôle interne peut éventuellement s'exprimer lorsque des bandes criminelles, qui se servent du quartier comme territoire de repli pour leurs activités liées à l'économie parallèle, s'assurent d'une certaine tranquillité. Le contrôle est aussi externe : le ghetto est l'espace où l'on cloisonne et où l'on tente de circonscrire les populations que l'on ne désire pas côtoyer (cf. CHAPITRE 5). C'est parce que le ghetto est un espace fermé tant au quotidien, par les limites apportées à la mobilité des individus, que dans une trajectoire de vie, qu'il fonctionne.

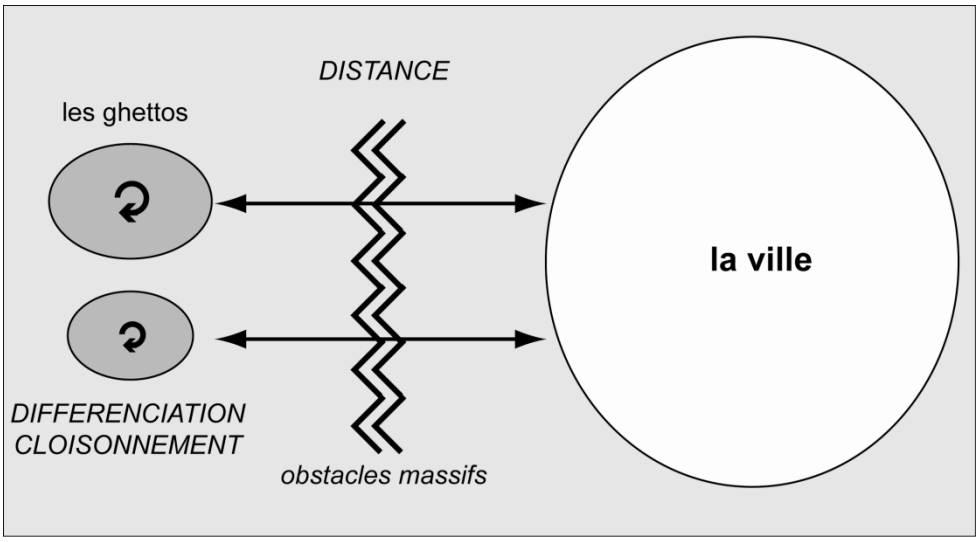


SCHÉMA 1.05 : Le ghetto comme forme extrême d'exclusion spatiale

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

L'organisation spatiale du ghetto serait alors la forme d'exclusion la plus marquée car le phénomène de cloisonnement s'élabore à la fois par la mise en avant d'une différenciation, inhérente aux cités, mais aussi par la distanciation, relative aux banlieues, qui s'exprime dans sa forme la plus brutale par l'érection de barrières infranchissables entre le ghetto est la ville (cf. SCHÉMA 1.05 p.50). Nous retrouvons ces deux processus dans la conception du ghetto de V. DE RUDDER (1983). « *V. DE RUDDER définit le ghetto à partir de 4 dimensions (qu'il possède dans tout les cas connus) : il est contraint en tant qu'espace de rejet collectif discrédité par l'image infamante que lui porte la société et stigmatisé par son voisinage immédiat ; il est homogène du point de vue de sa composition ethnique ou religieuse ; il est une micro-société, un lieu de diversité économique, sociale et*

professionnelle ; il est contrôlé, soumis à une autorité externe. C'est donc sur la base de ces différents critères que V. DE RUDDER peut affirmer que le HLM n'est pas un ghetto : 'Il n'en a ni l'homogénéité culturelle, ni l'hétérogénéité sociale. Il n'en a pas l'intense vie communautaire, l'organisation interne, et encore moins la capacité de résistance' (p.89)» (RINAUDO, 1999, p.12-13). Expression d'une exclusion socio-spatiale intense associée à une organisation sociale interne forte, le ghetto ne peut donc pas désigner fidèlement les banlieues françaises. Néanmoins, nous devons être vigilants à ce que cette forme urbaine, qui se situe à l'aboutissement de processus d'exclusion et de replis complexes, ne se développe pas dans nos villes.

Conclusion :

L'étude de ces trois noms, la « cité », la « banlieue » et le « ghetto », se révèle très enrichissante pour la compréhension des enjeux et des forces en œuvre autour des grands ensembles. D'autres termes, également employés pour nommer ces quartiers, peuvent apporter une certaine connaissance des quartiers sensibles. Mais l'objectif de ce chapitre n'était pas tant de faire une liste exhaustive des appellations relatives aux quartiers sensibles, afin d'en sélectionner immédiatement la plus pertinente, que d'illustrer les tensions et les inscriptions spatiales qui s'expriment lors de l'évocation de ces quartiers.

Cette pluralité du vocabulaire relatif aux quartiers sensibles permet d'appréhender trois phénomènes géographiques qui traversent ces espaces : l'émergence de territoires à part, leur mise à distance et leur cloisonnement. Deux processus différents mais complémentaires participent à la mise en œuvre de ces phénomènes : la ségrégation et l'enclavement. Le dénominateur commun à ces trois manifestations géographiques est la mise à l'écart des classes populaires défavorisées, qui tend à s'accentuer et qui se manifeste par un renforcement des fragmentations urbaines, alors même qu'en France, les pouvoirs publics cherchent à les réduire en encourageant la mixité sociale dans les quartiers.

Chapitre 2

La mixité sociale : un mythe ?

Au cours des trente dernières années, les villes françaises ont été marquées par une politique volontariste afin de faire face à la crise urbaine caractérisée par la constitution de quartiers de relégation. Ces derniers concentrent des populations en mal d'intégration tant économique que sociale ou culturelle. L'ethnicité est aussi une dimension à ne pas négliger à propos de la composition des habitants des banlieues. Face à une ségrégation de plus en plus prégnante de l'espace urbain, l'objectif de mixité sociale dans l'habitat s'est progressivement imposé à la politique de la ville. Dès lors, les politiques publiques ont toujours valorisé ce principe de mixité que ce soit par l'encouragement au retour des classes moyennes dans les banlieues qu'elles avaient abandonnées où par la redistribution du logement social dans l'ensemble du paysage urbain. Cependant, après ces trois décennies de politique de la ville, l'état de division sociale de l'espace urbain français ne semble pas s'être amélioré.

Il existe pourtant un consensus autour du principe de mixité tant dans la classe politique, à quelques exceptions près, que chez la majorité des citoyens. Si la nécessité d'une mixité sociale par l'habitat est quasi unanimement reconnue, sa mise en application est beaucoup plus délicate. Elle se heurte à la fois aux stratégies de ségrégation des individus dans leurs choix de localisation résidentielle et aux réticences de nombreux élus à appliquer les mesures visant à introduire du logement social dans les quartiers ou les communes où il est aujourd'hui absent. En effet, les Français défendent et jugent nécessaire l'adoption d'un principe de mixité sociale, alors qu'ils sont paradoxalement traversés par un désir de « *séparatisme social* » pour reprendre l'expression d'E.MAURIN (2004).

Toute tentative d'instauration de la mixité sociale dans l'habitat apparaît comme une véritable gageure tant elle entre en conflit avec les aspirations individuelles des citadins. Ceci nous invite à nous interroger sur la pertinence de cet objectif, que certains

considèrent déjà comme voué à l'échec, et à chercher d'autres réponses au besoin d'intégration des banlieues et de leurs habitants à la ville. La promotion de la mobilité des individus pourrait alors être une solution pour permettre la mixité dans les espaces publics et offrir une alternative à la vision de la mixité sociale par l'habitat.

2.1 Vers un échec de la politique de mixité sociale dans l'habitat

Obtenant la quasi-unanimité de la classe politique et jugée nécessaire par beaucoup de nos concitoyens (même s'ils ne sont pas prêts à la mettre personnellement en pratique), la mixité sociale s'inscrit dans les principes républicains d'égalité entre les individus notamment parce qu'elle permet de ne pas associer un espace, et les services publics afférents, à une catégorie d'individus. L'annonce récurrente de la plupart des élus politiques de casser les ghettos illustre bien ce défi républicain de ne pas voir apparaître, sur le territoire national, d'espaces soumis à d'autres règles, hors du cadre étatique. La mixité sociale, envisagée comme un mode d'intégration tant sociale que culturelle, est devenue l'épine dorsale de la politique de la ville. Elle apparaît dès lors comme le meilleur rempart contre le communautarisme, phénomène entrant en contradiction avec l'idéal républicain français.

Malgré l'expression d'intentions en faveur d'une mixité sociale, les pratiques individuelles de localisation résidentielle produisent paradoxalement des phénomènes ségrégatifs. Que ce soit pour se rapprocher de ceux qui leur ressemblent ou pour fuir ceux qui les disqualifieraient, les citadins ont fait et font preuve encore de stratégies ségrégatives aboutissant au même résultat, la concentration – par défaut – dans certains quartiers des populations en bas de l'échelle sociale. La mixité sociale n'apparaissant pas comme une organisation urbaine spontanée, le champ politique a développé un ensemble d'actions propre à son émergence.

Mais la mise en application de mesures propres à atteindre cet objectif de mixité est pour le moins délicate. Après l'échec des mesures de la politique de la ville encourageant l'installation des classes moyennes dans les banlieues (amélioration des services publics, réhabilitation des logements, suppression du surloyer dans les logements sociaux localisés en quartiers sensibles…) qui ont surtout consisté à ralentir leur départ de ces quartiers, les pouvoirs publics, sous l'impulsion de personnalités politiques de gauche dont l'action a été prolongée lorsque la droite est revenue au pouvoir, proposent maintenant d'étendre le principe de mixité sociale à l'ensemble des communes urbaines en créant du logement social là où il fait actuellement défaut. Ce virage dans la méthode n'a pas encore apporté de résultat et les diverses remises en cause de la loi et la lente mise en œuvre de création de nouveaux logements ne permettent pas l'optimisme.

2.1.1 Une mixité sociale idéalisée

2.1.1.1 La délicate question ethnique

A partir de la révolution de 1789, la République Française a mis en avant le principe d'égalité de droit entre tous les citoyens au cœur de sa constitution. Ce fondement républicain rend les français et leurs élus hostiles à la constitution de territoires soumis à d'autres règles que celles qui régissent le territoire national dans son ensemble. Le refus d'un État inégalitaire et la peur de l'émergence de tentations sécessionnistes alimentent la crainte qu'apparaissent des zones de non droit. Ce terme largement employé par quelques médias désigne successivement certains quartiers sensibles où se développe une économie parallèle ou bien des espaces qui tombent sous la gestion d'une communauté ethnique ou religieuse, l'amalgame étant très souvent fait dans les représentations. Transcendant les partis politiques de gauche et de droite, ce principe républicain refuse également que soit opérée une distinction entre les individus selon des critères ethniques, religieux, de genre, de préférence sexuelle… Tout phénomène de concentration pouvant faire penser à un développement du communautarisme est par conséquent rejeté théoriquement. Dans les faits, ces regroupements existent et sont même parfois tolérés.

A propos de l'intégration des immigrés, J-M. BELORGEY (1995) juge ce refus du communautarisme de « *doctrine officielle* » mais rappelle qu'elle « *n'exclut pas l'aveu qu'une insertion intelligente ne peut se dispenser de prendre appui sur les affinités que nourrissent entre eux les ressortissants de chacun des groupes de la migration* » (p.24). De même, selon D. BECHMAN (1995), « *les groupes sociaux peuvent jouer de leur identité communautaire pour se mobiliser davantage. C'est dire qu'il n'y a pas contradiction entre une forte identité et une insertion réussie. On trouve alors un triangle : solidarité – identité communautaire – intégration* » (p.41). Mais, dans la tradition française, il subsiste un tabou important quant à l'ethnicité et la religion des personnes, lié au principe républicain d'égalité et à l'idée selon laquelle l'intégration est un phénomène immédiat (BECHMAN, 1995). Ce mythe perdure alors même que l'histoire récente nous enseigne qu'il existe des périodes de tensions identitaires à chaque phase d'intégration lors des différentes migrations vers notre pays (par exemple, l'immigration italienne au début du 20ème siècle).

Le débat autour des statistiques ethniques en France en est le résultat. Si les discriminations raciales se fondent généralement sur la couleur de peau ou le patronyme des individus, très peu d'indicateurs nous renseignent sur l'origine ethnique d'un individu naturalisé français ou né français de parents étrangers. Par conséquent, il est très délicat de mesurer quantitativement les discriminations dont est victime une part importante des citoyens en matière d'accès à l'emploi, au logement… Le même problème se pose dans l'observation des concentrations résidentielles selon des critères ethniques, quasi impossibles à démontrer statistiquement. L'observation du peuplement des banlieues nous indique pourtant que la mixité ethnique en France est tout autant un leurre que la mixité sociale.

Certains chercheurs parviennent cependant à produire des statistiques ethniques pour leurs recherches, qui posent tout de même des problèmes d'ordre méthodologique. Les sociologues G. FELOUZIS, F. LIOT et J. PERROTON (2005), en se basant sur la consonance du prénom et la nationalité des parents, ont réalisé une enquête portant sur 144 000 élèves et 333 écoles publiques et privées dans le Sud-ouest de la France. Ils ont ainsi montré que 40% des élèves d'origine étrangère sont concentrés dans 10% des collèges. Parce que les zones où résident les immigrés et leurs descendants, appartenant aux minorités visibles, sont également celles de la précarité sociale, et que les établissements scolaires qu'ils fréquentent sont ceux de l'échec scolaire, la production et l'usage de données statistiques indiquant l'ethnicité des personnes sont essentiels pour lever le voile sur cette discrimination sourde[17].

Cette forme de discrimination est systémique dans la mesure où, bien qu'elles ne subissent pas toujours une discrimination directe (expression du racisme de personne à personne), les immigrés et leurs descendants voient leur trajectoire de vie inscrite dans un cycle négatif. Ils vivent dans des quartiers de relégation sociale : le niveau scolaire y est faible ; l'image du quartier est négative ; les sociabilités vers l'extérieur sont difficiles ; le taux de chômage est élevé ; les ressources économiques ne permettent pas de quitter le quartier… Cette liste d'handicaps, non exhaustive, doit être envisagée dans un système complexe d'interrelations, où chaque handicap est à la fois la cause et la conséquence d'un ou de plusieurs autres.

[17] Nous aborderons plus précisément le cas de la ségrégation scolaire dans le CHAPITRE 3.

Pourtant, l'absence de statistiques ethniques en France sous prétexte de ne pas opérer de gestion ethnique des problèmes, relève d'une certaine hypocrisie. Lors de l'élaboration des dossiers de classement d'un quartier en ZUS, des données sur la composition ethnique du quartier sont produites par les services urbains sans que l'on sache ni la nature exacte de ces informations, ni la manière dont elles sont collectées (MOULIN, 2001). Les dossiers de classement en Zone d'Éducation Prioritaire pour les établissements scolaires sont assez similaires même si, dans ce cas précis, on se base sur la nationalité des parents. Les bailleurs sociaux, quant à eux, ont des méthodes d'attribution de logements qui relèvent aussi de critères ethniques afin d'éviter tout regroupement communautaire et de se prémunir contre la constitution de ghettos, au sens strict du terme[18]. « *Le problème est que les quotas sont toujours des quotas d'exclusion, jamais des quotas d'inclusion* » (BELORGEY, 1995, p.25). L'accès des immigrés à certains logements est souvent refusé au titre du maintien d'une certaine mixité, mais, pour les mêmes raisons, des logements ne leur sont jamais réservés. Ces pratiques traduisent l'importance de la question ethnique pour les acteurs, l'absence de statistique les rend plus opaques si bien qu'elles peuvent maintenant être dénoncées devant la Haute Autorité de Lutte contre les Discrimination et pour l'Egalite (HALDE), notamment dans le cadre de l'accès au logement social. À défaut de garantir l'égalité des individus, l'absence de prise en compte de l'ethnicité renforce les stigmatisations et les suspicions de discrimination.

Interpellés lors de la campagne présidentielle de 2007 par le Conseil Représentatif des Associations Noires (CRAN) qui souhaitait la mise au point de *statistiques de la diversité*, les responsables politiques commencent à changer d'opinion se déclarant ouverts malgré des réticences encore vives. Ainsi, citée dans un article de presse (VAN EECKHOUT / Le Monde, 2007), S. ROYAL, alors candidate à la présidentielle, déclarait que « *l'objectif recherché de détecter les discriminations peut se retourner par le fichage des citoyens en fonction de critères qui sont contraire à nos valeurs républicaines* ». Cette évolution de la pensée politique intervient à un moment où les statistiques publiques s'emparent aussi de la question. En 2005, la Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL) autorise la collecte temporaire de l'indicateur « origine » dans le but de

[18] Ou du moins avaient-ils de tels critères. En raison de la législation, les bailleurs sociaux ne reconnaissent plus produire et utiliser des statistiques ethniques et des pratiques discriminatoires dans un souci de mixité sociale. Ce qui fait dire à un administrateur d'un bailleur social havrais (ENTRETIEN AI2) que les bailleurs sociaux ne peuvent plus désormais répondre à l'objectif de mixité qui leur est pourtant demandé.

développer des outils de lutte contre les discriminations (PALOMARES, 2006). La même année et pour la première fois, l'INSEE a inclus des variables permettant l'identification des enfants d'immigrés dans ses enquêtes « emploi » et « logement ».

Les statistiques ethniques sont largement controversées dans la communauté scientifique française. D'abord dénoncées par certains chercheurs et des responsables d'associations œuvrant contre le racisme et les discriminations (SOS-Racisme, Mouvement contre le Racisme et pour l'Amitié entre les Peuples) dans une pétition expliquant leur inutilité et leur dangerosité (AMADIEU, WEIL, SOPO *et al*, 2007), elles ont été ensuite défendues par d'autres dans une contre-pétition (SIMON, FASSIN, NDIAYE *et al*, 2007) soulignant l'apport de telles statistiques pour mettre à jour les discriminations dont sont victimes les immigrés et leurs descendants, et d'une manière générale, ceux qui sont désignés comme faisant partie d'une « minorité visible ». Or, ces discriminations, dont la forme est de moins en moins directe mais plutôt systémique, ne peuvent être révélées, selon ces seconds pétitionnaires, par des méthodes dites de *testing*[19] ou d'autres basées sur les patronymes (une méthode par ailleurs peu fiable) que proposent les premiers. La position de V. DE RUDDER et de F. VOURC'H (2007) nous paraît être la plus intéressante : opposant les uns aux autres, les auteurs expliquent les difficultés de production de telles statistiques notamment en raison de la construction des catégories et, par conséquent, de l'approximation des résultats. En effet, comme l'explique C. RINAUDO (1999), « *les groupes ethniques ne sont pas des données qui s'offrent tels quels à l'observation, mais le résultat de processus d'assignation et d'auto-attribution des individus à des catégories ethniques* » (p.184). La complexité de ces processus ne peut donc se conclure sur une catégorisation unique, figée dans le temps et l'espace. N'apportant ni une meilleure connaissance sur les processus de discrimination ni de solution, de telles statistiques ne produiraient qu'un état des lieux sommaire et approximatif des discriminations. Ce qui pousse ces chercheurs à conclure que « *la lutte contre les discriminations nécessite d'autres mobilisations et d'autres engagements que*

[19] Le *testing* vise à constater une discrimination en soumettant à un tiers (employeur, bailleur…), suspecté de d'opérer des pratiques discriminatoires, le choix entre deux groupes, similaires en tout point à l'exception du caractère discriminé (couleur de peau, nom d'origine étrangère, genre, handicap physique…). Cette méthode ne peut se révéler efficace que si les candidats sont dans des situations presque identiques à la base, ce qui ne peut être le cas à la suite de discriminations systémiques. Il existera alors toujours une raison objective pour écarter un candidat.

l'établissement de statistiques incertaines dans leurs contenus comme dans leurs effets » (DE RUDDER, VOURC'H, 2007).

Les pays anglo-saxons, où il n'existe pas de tels tabous autour de l'ethnicité des individus, mettent en avant une gestion ethnique des questions sociales. L'individu est englobé dans la communauté à laquelle il appartient de fait. Telle qu'elle est envisagée, la communauté se substitue à l'individu de façon déterministe. Le danger est alors qu'un individu reste enfermé toute sa vie dans une communauté en raison de critères purement statistiques sans qu'il n'en partage le modèle culturel. Selon P. ESSED (1991), un tel système participe à la constitution d'une société racialisée.

Dans un essai, où il retrace certaines de ses expériences, G. KELMAN (2003) montre bien le risque qui existe d'enfermer les individus dans des catégorisations ethniques. Celles-ci sont souvent élaborées de manière superficielle. Elles ne reflètent pas les aspirations des individus mais, au contraire, les réduisent à une image stéréotypée qui définit ensuite leurs prétendus besoins. Il cite en exemple les manifestations culturelles sur les pays africains dans les écoles où sont scolarisés beaucoup d'enfants noirs, les renvoyant sans cesse aux origines de leurs parents. Le choix de la démarche personnelle consistant à se pencher sur ses origines n'est pas laissé à ces enfants, il leur est imposé. Pour G. KELMAN (2003), une gestion ethnique entretient des rapports racistes entre les individus et ne favorise pas l'intégration de tous au modèle républicain. Les partisans d'une gestion ethnique veulent surtout mettre en place une discrimination positive (ou *affirmative action*) qui viserait à favoriser certains groupes par la mise en œuvre d'actions spécifiques touchant de façon différenciée les citoyens selon leur appartenance ethnique (quotas, emplois réservés…). Or, la mise en avant de communautés, qu'elles soient ethniques ou religieuses, sous cette forme de discrimination positive n'est pas compatible avec le fonctionnement laïc et républicain français garantissant l'égalité entre tous.

La peur du communautarisme est souvent assimilée à la constitution de ghettos dans nos cités. L'administrateur d'un bailleur social havrais, entendu lors de l'ENTRETIEN AI2, nous expliqua qu'il observait des regroupements communautaires dans quelques zones du parc social (ENTRETIEN AI2 / « *Pendant un temps, on avait la possibilité d'avoir des statistiques concernant les familles étrangères dans les quartiers. [..] Et ça la CNIL l'a fait supprimer, pour des raisons éthiques. Donc on ne sait plus*

quand on attribue à la commission logement s'il y a 5%, 10%, 20% ou 50% d'étrangers. Par contre, les services ont dû conserver les statistiques je pense. Et on n'a pas toujours la réponse à notre question. Et c'est extrêmement difficile de savoir s'il y a des regroupements communautaires. Dans certains quartiers, on est sûr que ça se fait. Des quartiers où il y a des turcs par exemple. Tous les turcs veulent y habiter. Moins les ethnies africaines. Parce qu'il y a les musulmans, les chrétiens donc c'est un peu différents. »). Cette crainte pousse parfois les bailleurs sociaux à avoir recours à des pratiques discriminatoires dans l'attribution des logements. Mais même s'il est motivé par le désir de ne pas encourager les concentrations communautaires et l'émergence de ghettos, le refus d'un logement fondé sur des critères de nationalité ou d'ethnicité est condamné.

J-M. BELORGEY (1995) dresse une description de la peur des autorités publiques à la formation de ghettos dans certains quartiers liés à l'immigration : « *Les autorités urbaines, les autorités nationales ayant des responsabilités en matière sociale ainsi qu'en matière d'ordre public redoutent les quartiers progressivement colonisés par les migrants, au point d'en chasser les habitants autochtones, les quartiers où la police ne peut entrer, où se développe le travail au noir* […] » (p.22). Lors de son intervention au colloque du CERAS, B. DREANO (2007) nous explique que les immigrés et leurs descendants sont d'ailleurs sans cesse suspectés de communautarisme sans que cela ne corresponde à un phénomène intense. Comme le montre É. MAURIN (2004), la ségrégation sociale est d'abord l'affaire des classes aisées qui se concentrent dans certains quartiers. La ségrégation raciale peut alors être le produit des français dits « de souche » qui se prémunissent contre une mixité ethnique (évitement scolaire des établissements trop « colorés », déménagements dans des quartiers où résident majoritairement des blancs). A ce sujet, un responsable de la politique de la ville (ENTRETIEN I3) nous expliquait comment lors d'un déménagement dans un quartier pavillonnaire plutôt aisé du Havre, il avait pendant quelques temps subi la suspicion de ces voisins en raison de sa couleur de peau. « *Le communautarisme, qui découle parfois d'une exclusion subie, peut aussi être une marginalisation choisie, aux résultats similaires. Trop souvent assimilé, de nos jours, à un comportement religieux spécifique, le communautarisme est pluriel. Il existe actuellement plus de communautarisme que d'exclusions, notamment parce que l'entre-soi acquiert progressivement, en état de droit, ses lettres de noblesse dans un cadre légal et*

démocratique » (MONTAGNÉ-VILLETTE, 2007). Le communautarisme n'est donc pas l'apanage des immigrés et de leurs descendants. D'ailleurs, comme le rappelle H. VIEILLARD-BARON (2001), les banlieues françaises sont des espaces où la mixité ethnique est très importante. Cela contredit la thèse des ghettos, au sens d'espace mono-ethnique vivant replié autour d'une communauté (cf. CHAPITRE 1). Les regroupements communautaires ne devraient donc pas être observés uniquement lorsqu'il s'agit des minorités visibles.

En France, afin d'esquiver la question ethnique, que ce soit à propos des discriminations ou de la ségrégation, celle-ci est toujours mise en second plan derrière la question sociale. Pourtant, les émeutes des banlieues en novembre 2005 ont été interprétées comme celles de la jeunesse française appartenant aux minorités visibles, pas comme celles des exclus socio-économiques (MEYRAN, 2006). Leur conséquence a d'ailleurs été de replacer les discriminations raciales au cœur du débat politique. Or, si les personnes appartenant aux minorités visibles ne sont pas toutes, et loin de là, dans des situations d'exclusion sociale (KELMAN, 2003), il existe un lien important entre ces deux questions que l'on retrouve notamment dans les localisations résidentielles des individus (cf. CHAPITRE 4 pour une observation fine de la localisation des étrangers dans l'agglomération havraise). Les discriminations systémiques, précédemment évoquées, montrent une relation forte entre l'appartenance ethnique et la position sociale. Ne pouvant agir directement sur la question ethnique, les pouvoirs publics la contournent par des actions dirigées vers le social et le spatial. Par exemple, comme le montre G. LEBRETON (2007), la mairie du Havre, dans le souci de diversifier son personnel, met en place des politiques de recrutement par quartier pour certaines catégories d'emplois (postes à faible niveau de qualification) qui sont en réalité un subterfuge pour des recrutements ethniques. La politique de la ville, d'une manière générale, est une politique de discrimination positive territoriale qui permet de toucher en partie ces minorités visibles dont on sait qu'elles rencontrent des situations difficiles (discriminations, exclusions…). Face à la crainte de la constitution de communautés raciales ou religieuses dans les grands ensembles sensibles, les responsables politiques communiquent alors autour de la mixité sociale, objectif garantissant aussi une mixité ethnique sans avoir à en porter le nom.

2.1.1.2 Du principe de mixité à celui de mixité par l'habitat

La mixité, parce qu'elle correspond à une distribution équilibrée des populations dans l'espace, est devenue l'objectif majeur de la politique de la ville, symbole de l'unité urbaine dans des villes marquées par la ségrégation et la montée des tensions. Elle est souvent perçue comme une réponse à l'ensemble des problèmes sociaux du monde urbain. Une part importante des élus considère que la mixité sociale est la solution majeure à la crise urbaine actuelle, qui est elle-même la traduction dans l'espace de la *fracture sociale*. Ainsi J-P. CHEVENEMENT (1998), dans un papier à propos de l'intercommunalité adressé au journal Le Monde, dénonce « *la montée des communautarisme* » et « *la ghettoïsation des quartiers* » qu'il oppose aux valeurs républicaines et défend le principe d'une plus grande mixité sociale. La pensée de J-P. CHEVENEMENT (1998) est caractéristique du discours politique sur la mixité sociale. En effet, le principe de mixité sociale est sans cesse évoqué par les personnalités politiques en opposition à la ghettoïsation, notion souvent galvaudée et jamais définie dans les discours mais qui trouve un large écho dans les médias et dans la société.

Lors d'entretiens menés auprès d'acteurs politiques, mais aussi associatifs et institutionnels, œuvrant dans les quartiers sensibles havrais, nous avons observé quatre positions différentes vis-à-vis de la mixité sociale (cf. SCHÉMA 2.01 p.64). La première est celle qui, partant du principe que les quartiers sensibles sont des quartiers de grande mixité, consiste à déléguer l'objectif de mixité aux autres quartiers. Ce type de discours reconnaît par ailleurs les problèmes sociaux des banlieues. Les acteurs qui l'emploient (ENTRETIENS A2 et P1 surtout) adoptent dans un second temps, l'une des trois autres positions sur la mixité. Néanmoins, cette expression traduit leur agacement face à des demandes d'adaptation constante des banlieues et de leurs habitants : les minorités visibles devant s'intégrer et faire preuve de leur intégration et les ZUS produire davantage de mixité. Pour ces acteurs, les efforts demandés sont à sens unique ce qui leur paraît insupportable à entendre. Le principe de mixité sociale n'est pas pour autant remis en cause.

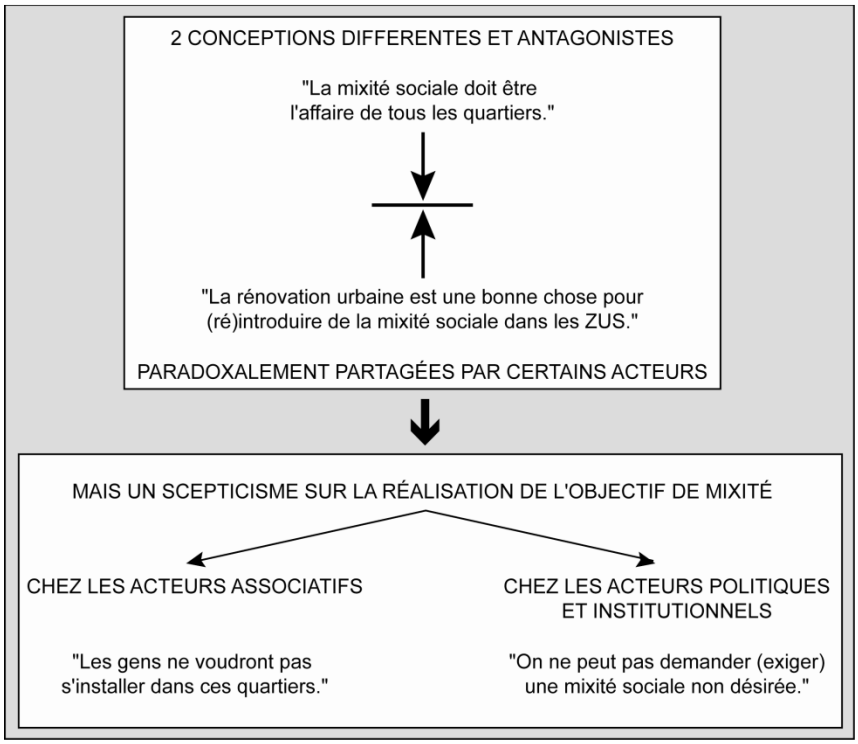


SCHÉMA 2.01 : Positionnement des acteurs rencontrés vis à vis de la mixité sociale

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Une seconde position témoigne d'une adhésion tant au principe de mixité qu'aux actions entreprises pour atteindre cet objectif. Alors qu'on pourrait penser que ce discours est surtout institutionnel et politique, quelques acteurs associatifs l'ont repris à leur compte, et dans un cas avec beaucoup plus de conviction que les responsables de la politique de la ville et les élus. Le moment où s'est déroulée l'enquête est certainement en cause. De nombreux aménagements dans le cadre de la rénovation urbaine – notamment des petits pavillons locatifs dans le quartier de la Mare-Rouge – sont sortis de terre peu de temps avant certains entretiens. En plus de ces nouveautés, des réunions de communication sur le renouvellement urbain réunissant les directeurs de centres sociaux et d'associations se sont déroulées. Ainsi, nous avons observé des divergences de points de vue parmi les salariés d'une association (ENTRETIEN A2), où le directeur se réfugiait derrière des propos émanant de la municipalité.

Les deux dernières positions sont très proches. Dans les deux cas, même si le principe de mixité n'est pas directement remis en question, il demeure une utopie pour ces acteurs. Les divergences relèvent de la fonction des acteurs : ceux du milieu associatif

raisonnent d'abord en terme d'incompatibilité entre l'idée collective et les stratégies individuelles (ENTRETIEN A2 / « *Les gens ne voudront jamais venir dans notre quartier.* ») alors que les acteurs institutionnels (élus et responsables d'institutions) parlent d'abord des difficultés techniques qu'ils rencontrent à attirer ou à maintenir les habitants *normaux* dans ces quartiers, difficultés qui traduisent le même ressenti que les acteurs associatifs. (ENTRETIEN AI2 / « *On ne peut pas obliger les gens à s'y installer.* » ou encore ENTRETIEN P2 / « *C'est trop demander aux habitants.* »). Les limites entre ces quatre positions sont bien entendu perméables. Et il n'est pas rare qu'un acteur en partage plusieurs. Dans aucun de ces discours, même s'il est un peu égratigné dans les deux derniers, le principe de mixité n'est remis en cause dans son fondement. L'ensemble des acteurs convient implicitement qu'une plus grande mixité sociale serait une réponse pleine et entière aux problèmes des quartiers sensibles.

Il paraît alors nécessaire d'établir une distinction entre la mixité sociale, principe général de la diversité sociale des populations dans un territoire, dans un lieu ou dans l'usage d'un service, et la mixité sociale par l'habitat, dimension restrictive de cette mixité dans la localisation résidentielle des personnes dans un même espace (quartier, commune…). Cette précision permet de distinguer le principe de mixité de l'une de ses modalités d'application. Or, parce que la mixité par l'habitat est la forme la plus aboutie de mixité sociale, dans l'hypothèse où cette coexistence génère de véritables échanges entre habitants, le principe et son application sont trop souvent confondus. Si la mixité sociale est indéniablement le meilleur outil pour permettre aux populations en situation d'exclusion sociale de « s'en sortir »[20], elle ne s'exprime pas uniquement à travers une diversité sociale dans l'occupation résidentielle d'un quartier. Cette version restrictive ne prend pas en compte la dimension de la mobilité quotidienne qui permet aux individus de se soustraire partiellement, selon leur capacité de mobilité, à leur espace de résidence.

Cet intérêt pour une mixité par l'habitat dans les actions conduites au nom de la politique de la ville relève en partie du mythe de la mixité dans le passé où toutes les classes sociales cohabitaient. L'historienne A. FOURCAUT (1996) conteste cette idée

[20] De nombreux travaux, notamment ceux présentés par É. MAURIN (2004) sur la mixité sociale à l'école, ont montré comment les populations en situation précaire bénéficiaient, par des effets d'externalités positives et d'entraînement vers le haut, de la présence à leurs côtés de personnes de classes sociales supérieures à la leur.

selon laquelle, dans la ville préindustrielle, les groupes sociaux auraient été répartis de façon harmonieuse alors même que persiste cette vision d'une division sociale basée sur un mode vertical : les familles les plus riches habitant dans les premiers étages, alors que l'on trouvait au dessus d'autres familles moins fortunées et tout en haut les domestiques. Cette division sociale verticale n'était pas aussi répandue que l'on se l'imagine. La ville a toujours été construite à partir de processus ségrégatifs, qu'évoquent aussi O. MONGIN (2005) et J. DONZELOT (2006) lorsqu'ils parlent des populations miséreuses des faubourgs et du déplacement des classes laborieuses en périphérie dès le 19ème siècle, mais également M. RONCAYOLO (1982) qui relate « *les dimensions historiques de la division* » (p.110) de la ville.

Ce mythe a perduré notamment parce qu'il a été alimenté dans l'après-guerre, dans un contexte de pénurie de logement, par une mixité sociale forte dans les grands ensembles de la reconstruction. À propos de l'hypothèse selon laquelle l'arrivée des immigrés auraient fait fuir les classes moyennes des quartiers *populaires* rompant de fait une mixité établie, D. BECHMAN (1995) précise que « *chacun sait pourtant que la réalité est inverse : l'arrivée des immigrés ne fait que révéler le caractère temporaire et exceptionnel, dans un contexte de reconstruction, du passage des classes moyennes dans un habitat populaire* » (p.35). La mixité sociale dans l'habitat bénéficie pourtant de cette vision mythifiée, répétée dans chaque dénonciation de la ségrégation alors même que celle-ci a des fondements historiques.

Depuis une dizaine d'années, nombreux sont ceux qui remettent en question la pertinence d'une mixité par l'habitat ainsi que le réalisme de sa mise en œuvre. Qualifiée d'utopique, par le sociologue J-M. STÉBÉ (2005) dans un entretien au journal « Le Monde » en Novembre 2005, la mixité sociale par l'habitat ne fait pas l'unanimité parmi les chercheurs. Les travaux des sociologues J-C. CHAMBOREDON et M. LEMAIRE (1970) ont depuis longtemps montré que la coprésence dans un grand ensemble de familles appartenant à des groupes sociaux différents ne signifie pas qu'elles entretiennent des relations entre-elles, propices à produire des externalités positives comme l'accroissement du capital socio-culturel des plus défavorisées (MAURIN, 2004). Comme l'explique aussi M. LUSSAULT (2007), « *une politique de mixité sociale qui prône la mise en proximité physique entre des individus appartenant à des groupes sociaux très*

différents échouera sans doute à créer la dynamique sociale et culturelle recherchée. Car la proximité spatiale instaurée contribuera certes à modifier les modes d'expression de la distance sociale, mais ne supprimera pas celle-ci » (p.53). Une construction imposée de cette mixité sociale aura alors des effets contre-productifs comme le renforcement des tensions intergroupes lié à une trop grande promiscuité. A l'échelle d'une agglomération, le vote d'extrême droite est souvent plus fort dans les quartiers populaires qu'ailleurs (GIBLIN, 1999), lorsque la proximité entre des groupes ethniques qui ne désirent pas vivre ensemble est importante. É. MAURIN (2004) évoque aussi l'inadéquation d'une politique qui se heurte aux stratégies individuelles lorsqu'il écrit qu'une « *mixité de surface imposée de l'extérieur, semble en réalité condamnée à attiser le ressentiment et à conduire in fine au déploiement de stratégies d'évitement de plus en plus sophistiquées et coûteuses.* »

A propos de la mixité, peut-être confond-on en réalité le résultat et la méthode : la mixité étant l'une des conséquences possibles de l'abandon des discriminations, et autres exclusions, mais pas la méthode permettant cet abandon. La modification des comportements discriminatoires et d'exclusion nécessiterait en réalité un travail sur la réintégration socio-économique des populations actuellement exclues. La réduction de l'écart social permettrait alors de réduire la distance physique entre les groupes sociaux.

Ainsi, parce qu'elles conduisent plus à la promiscuité et à l'attisement des tensions sociales qu'à de véritables échanges, les politiques de mixité dans l'habitat ne serait pas à même d'apporter une réponse convaincante à la crise des banlieues et seraient même vouées à l'échec. Malgré tout, parce que cette forme de mixité est garante d'une meilleure égalité des chances entre les individus et qu'elle s'inscrit dans les valeurs de la société française, c'est ce modèle qui est mis en avant dans les mesures relatives à la politique de la ville. Toutefois, le débat sur la suppression ou le maintien de la carte scolaire dans le cadre de la campagne présidentielle de 2007 illustre la prise en considération récente par la classe politique d'associer les logiques de mobilités à la mise en œuvre de la mixité.

2.1.2 La politique de la ville pour corriger les effets de la ségrégation

Afin de corriger le développement d'inégalités territoriales, les différentes phases de la « politique de la ville » ont toujours inscrit l'objectif de mixité au centre de leurs actions, sans pour autant parvenir à l'atteindre. Mais, malgré le souhait collectif d'une

mixité sociale étendue à l'ensemble de la ville, les logiques individuelles de localisation résidentielle participent au contraire à un renforcement de la ségrégation urbaine.

2.1.2.1 La politique de la ville : un moyen d'action pour la mixité sociale

Depuis l'éclatement au grand jour des premiers dysfonctionnements des banlieues, l'État s'est engagé à résoudre les problèmes d'inégalités territoriales par la mise en place d'une politique à destination de ces quartiers, désignée généralement sous le nom de politique de la ville bien qu'elle ne concerne concrètement qu'une partie de celle-ci. Il n'est pas question ici de présenter de manière exhaustive l'ensemble des dispositifs de la « politique de la ville » et leur évolution mais plutôt de montrer ses grandes orientations et leurs conséquences dans l'objectif de résorption des disparités économiques et sociales. Mais il s'agit aussi de mettre en perspective, à l'instar du sociologue J. DONZELOT (2003 et 2006), le choix français d'une action qui s'est orientée progressivement vers les quartiers – *place* – plutôt que vers les gens – *people* – alors même que cette question se pose en ces termes en d'autres contrées.

J. DONZELOT (2006) décline en trois phases successives l'évolution de la « politique de la ville » en France[21], phases qu'il oppose dans l'ordre d'intervention à celles opérées aux Etats-Unis. Il les définit autour de trois mots : « *gens, agents et lieux* » (cf. CHAPITRE 4). La première correspond aux politiques Habitat et Vie Sociale (dès les années 70) ou au Développement Social des Quartiers dont l'objectif était de s'appuyer sur les habitants des banlieues, leur dynamisme, leurs compétences, pour valoriser ces quartiers et les réinsérer dans la ville. Les moyens étaient résolument tournés vers les gens, notamment par le financement d'associations ou de régies de quartier. La seconde phase, dans le courant des années 90, visait surtout à une discrimination positive territorialisée afin de remettre à niveau les quartiers en termes de services publics (améliorer leur accessibilité et leur qualité) et d'emplois. L'action était alors dirigée vers les agents ou les entrepreneurs par des incitations à travailler ou à s'implanter dans les cités. La dernière phase (vers 2000) concerne la politique de rénovation urbaine dont le projet est de transformer les quartiers sensibles par le financement massif de projets de réhabilitation, de démolition et de construction des logements sociaux dans les quartiers. Chaque phase signifie qu'un accent particulier est mis sur un modèle d'action, sans que les autres types

[21] Une chronologie des moments-clés de la politique de la ville est disponible en ANNEXE n°02.

d'intervention ne soient pour autant laissés de côté. Bien que présent dès les prémices de la politique de la ville, le concept de mixité s'est progressivement affirmé à travers ces trois phases jusqu'à devenir aujourd'hui pour un grand nombre d'acteurs une évidence, plus particulièrement envers la mixité par l'habitat, une de ses modalités.

Les modalités d'application de cette mixité ont longtemps été assimilées à la réintroduction des classes moyennes dans les quartiers sensibles, par l'attractivité de la taille des logements, faisant alors porter l'effort de mixité uniquement sur les communes dont une partie et parfois la totalité du territoire était en situation d'exclusion sociale. Sans remettre complètement en cause cette stratégie qui se poursuit notamment par la rénovation urbaine, la mixité commence à être généralisée à la ville. En prolongeant certaines dispositions de la Loi d'Orientation pour la Ville (1990) qui n'a jamais été vraiment opérationnelle, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), notamment à travers son article 55, préfigure un changement de cap dans les méthodes engagées afin de favoriser la mixité sociale, comme l'explique P. SUBRA (2006). Alors qu'auparavant les politiques de mixité sociale consistaient à réintroduire les classes moyennes dans les quartiers qu'elles avaient désertés par une incitation auprès des communes (financements importants des opérations de réhabilitation) comme des habitants (logements confortables à prix modestes), la loi SRU a bouleversé cette méthode traditionnelle. L'article 55 qui concerne un certain nombre de communes urbaines[22] prévoit en effet que toutes ces communes devront atteindre un seuil de logements sociaux équivalent à 20% de l'ensemble des résidences principales de la commune sous peine de sanctions financières (152 € /an et par logement social manquant) et de l'intervention du préfet pour bâtir ces logements en se substituant à la municipalité.

La loi SRU marque donc une rupture avec la politique de la ville en passant d'une logique d'incitation et d'encouragement à une autre de contrainte et d'obligation. « *Cette mixité […] est imposée à des acteurs politiques […] et à des populations […] qui*

[22] Cet extrait de l'article 55 de la loi SRU définit les communes concernées par ces dispositions :
« Art. L. 302-5. - Les dispositions de la présente section s'appliquent aux communes dont la population est au moins égale à 1 500 habitants en Ile-de-France et 3 500 habitants dans les autres régions qui sont comprises, au sens du recensement général de la population, dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, et dans lesquelles le nombre total de logements locatifs sociaux représente, au 1er janvier de l'année précédente, moins de 20 % des résidences principales. »
De larges extrais de la loi sont disponible en ANNEXE n°01.

spontanément ne l'auraient pas mise en œuvre » (SUBRA, 2006). Cela conduit P. SUBRA (2006) à faire le rapprochement avec la politique de *busing* (transport en bus) mise en place aux Etats-Unis afin que les enfants des quartiers défavorisés (enfants noirs pour la plupart) puissent se rendre dans les établissements scolaires des quartiers riches (ceux où résident les blancs) par un programme de ramassage scolaire. Dès lors, l'objectif de mixité sociale ne concerne plus seulement les quartiers sensibles qui subissent les effets négatifs de l'absence de mixité mais l'ensemble des quartiers et communes dans lesquelles elle fait tout autant défaut mais dans une situation inversée. Tous les quartiers, où plutôt toutes les communes dans le cadre de cette loi, doivent assumer la mixité sociale et accueillir les populations en situation économique précaire.

En France, le changement de stratégie pour la promotion de la mixité, défendu par un grand nombre d'élus communistes et socialistes ainsi que certains élus de droite dont le territoire d'exercice de leur mandat inclus des quartiers sensibles, a suscité un intense débat contradictoire remettant plusieurs fois en question la loi sans jamais, jusqu'à présent, parvenir à l'abroger ou à y modifier la définition de ce qui relève du logement social. Associée à la rénovation urbaine qui prend le pari de transformer ces quartiers et de les rendre attractifs pour les classes moyennes, cette loi fait de l'objectif de mixité sociale un projet de dilution des populations exclues dans la ville, au risque de les rendre invisible sans parvenir à résoudre leurs problèmes. Si on ne peut encore mesurer ses résultats, la politique de la ville semble rencontrer toujours autant de difficultés à atteindre son objectif de mixité sociale. D'une part parce que la rénovation urbaine a parfois pour effet de transposer en un autre lieu les concentrations de personnes en situation d'exclusion et/ou appartenant aux minorités visibles. D'autre part, parce que les réticences et les contournements de la loi SRU ne permettent pas l'éparpillement des poches de pauvretés et parce que le désir individuel de séparatisme est particulièrement développé dans notre société.

2.1.2.2 Les banlieues : le résultat des logiques ségrégatives

En effet, ce que la politique de la ville s'efforce de corriger, les pratiques individuelles de localisation résidentielle et les inégalités sociales le reproduisent à nouveau. Le peuplement des banlieues est alors largement dicté par des processus ségrégatifs qui rendent inefficace toute tentative de mixité. Les grands ensembles qui

composent aujourd'hui une part importante des banlieues françaises n'ont pourtant pas toujours été peuplés par des populations de classes populaires et/ou issues des vagues d'immigration récentes. En effet, construits pour les premiers au lendemain de la seconde guerre, ces nouveaux quartiers ont d'abord eu pour mission de reloger tous les sinistrés, suite aux bombardements et aux destructions. Les grands ensembles les plus récents devaient accompagner l'urbanisation française, particulièrement forte pendant les « Trente Glorieuses ». Ce n'est qu'au milieu des années 1970 que les problèmes de concentration dans le même espace des classes populaires et des nouveaux immigrés (provenant majoritairement du Maghreb, de Turquie ou d'Afrique subsaharienne) ont commencé à apparaître, devenant plus délicats encore avec la montée du chômage et de l'exclusion sociale au cours des années 1980.

Selon É. MAURIN (2004), le passage des grands ensembles aux quartiers sensibles n'est pas tant le résultat de la concentration des personnes en situation d'exclusion sociale dans un même lieu que celui de la désertion de ces quartiers par les classes moyennes et supérieures. La plupart de ceux qui le peuvent quittent ces quartiers. La ségrégation est d'abord un phénomène d'agrégation des classes supérieures entre elles. Chaque groupe social cherche dans la mesure du possible à se distinguer de celui qui lui est immédiatement inférieur, afin de limiter tout risque de disqualification sociale (MAURIN, 2004). Cela se traduit par l'émergence d'espaces présentant une certaine homogénéité interne.

Aux États-Unis, où la ségrégation se fonde à la fois sur la catégorie sociale et la couleur de peau, information statistique recensée, des modèles pour mesurer la ségrégation et son évolution ont été élaborés par des économistes. T. SCHELLING (1971, 1980) a construit l'un d'entre eux en partant du principe que les citadins développent des stratégies de recherche d'homogénéité liée à un seuil de tolérance à la différence. Ses études sur quelques quartiers américains ont montré comment l'arrivée d'une ou plusieurs familles noires dans un quartier blanc déclenchait un certain nombre d'évènements en chaîne dont l'aboutissement pouvait être la mutation du quartier blanc en quartier noir.

Le problème des banlieues françaises est du même ordre. La plupart des habitants qui ont la possibilité de quitter ces quartiers le font, abandonnant ainsi les banlieues aux populations les moins favorisées. Le taux de vacance des logements dans ces quartiers est

particulièrement élevé et reflète bien la répulsion de ces espaces pour une certaine catégorie de citadins. Il est de 8,2 % dans les ZUS alors qu'il n'est que de 7 % pour l'ensemble du territoire national (DIV/ONZUS, 2006). Lors d'un entretien, un responsable de l'animation de la ville du Havre, responsable dans le passé d'un centre social du quartier de Caucriauville (ENTRETIEN AI1), divisait en deux catégories les habitants du quartier : ceux qui sont là « *par échouage* », et ceux qui ont fait un « *mauvais placement financier* » lors de l'achat de leur appartement. Le quartier de Caucriauville est en effet composé de logements sociaux et de résidences privées. Or, le prix du foncier de ces résidences s'est effondré[23], ne permettant pas à leurs propriétaires de revendre leur logement à un prix assez élevé pour aller s'installer ailleurs. Ces habitants sont donc, selon lui, contraint de rester dans leur quartier. Pour la composition des ZUS en général, le géographe J-C. BOYER (2000) insiste sur la présence de familles en transition dans ces quartiers, c'est-à-dire en phase d'ascension sociale. Ces résidents, souvent jeunes, restent quelques années avant d'avoir les moyens financiers de quitter les banlieues pour accéder à la propriété ailleurs. Les ZUS n'ont pour eux qu'un caractère transitoire. Toujours au cours de l'ENTRETIEN AI1, l'acteur interrogé rappelle que quelques-uns des habitants, parmi les plus âgés, restent à Caucriauville simplement parce qu'ils se plaisent dans ce quartier dont ils partagent l'histoire. Ils ne souhaitent pas en partir, espérant que la situation s'améliore. D'après lui, d'autres restent aussi parce qu'ils y ont acquis un certain statut, qu'ils perdraient s'ils s'installaient ailleurs : c'est le cas de certains dockers, pourtant bien rémunérés, qui vivent toujours à Caucriauville parce qu'ici ils sont « *au dessus du lot* ». Néanmoins, ces personnes seraient de moins en moins nombreuses dans les quartiers sensibles du Havre, les familles qui partent n'étant pas remplacées par d'autres de même condition sociale.

Les gens souhaitent partir de ces quartiers pour plusieurs raisons. La première, la plus souvent évoquée, est celle de l'insécurité (peur des atteintes aux biens et aux personnes) et du climat de tension permanente qui y pèse (dégradations constantes, incivilités...). Ce climat, attisé de surcroît par les médias, contribue aussi à donner une image négative du quartier qui rejaillit sur les habitants, notamment par l'émergence de

[23] En 2008, le mètre carré pour un appartement ancien de 4 pièces à Caucriauville est de 1034 € contre 1538 € à Graville ou Aplemont, 1569 € à Bléville et, respectivement, 2013 € et 2357 € pour le centre ancien et le centre reconstruit. Source : Notaire de France / http://www.lexpress.fr/palmares/immobilier-2009/resultats.asp

discriminations basées sur l'adresse qui viennent parfois s'additionner à d'autres types de discrimination. La peur de la disqualification sociale et de l'amalgame avec les autres habitants sont l'autre principal motif de départ. Certaines familles expriment une crainte à ce que leurs enfants grandissent dans ces quartiers (mauvaises fréquentations, établissements scolaires moins bons…). Ceux qui franchissent le cap du départ déménagent souvent dans des quartiers périphériques plus calmes ou dans les espaces périurbains voisins par l'accession à la propriété individuelle.

Pour les habitants des ZUS appartenant aux minorités visibles, le processus de départ est beaucoup plus problématique. Pour les immigrés, mais surtout pour leurs descendants, il est difficile de s'installer en dehors du quartier d'origine. La précarité économique de beaucoup d'entre eux, davantage touchés par le chômage et l'échec scolaire, ne leur permet pas de sortir du cadre du logement social, qui ne leur propose alors le plus souvent que des appartements en quartiers sensibles. Les individus des minorités visibles semblent rencontrer les mêmes problèmes lorsqu'elles se tournent vers des opérateurs privés. Mais même lorsqu'ils disposent des ressources suffisantes pour vivre ailleurs, la recherche d'un nouveau logement est souvent infructueuse, ce qui traduit la vivacité des discriminations. Les difficultés d'un éducateur noir, pouvant justifier d'un emploi en CDI et d'un bon salaire, à trouver un logement a été évoqué par lors de l'ENTRETIEN AI1. Les propositions qui lui étaient faîtes concernaient toutes des logements localisés en quartier sensible. L'anecdote de l'emménagement du responsable de la politique de la ville, noir de peau, (ENTRETIEN I3) traduit la même réalité : les minorités visibles sont sans cesse assimilées aux classes populaires, et par conséquent à leurs quartiers, ce qui rend toujours plus délicat leur intégration dans un nouvel environnement.

Mais leur relégation dans ces quartiers est autant due à la concentration des classes moyennes et supérieures en d'autres lieux qu'au développement d'un entre-soi, peut-être contraint (DONZELOT, 2006), mais surtout protecteur. Quitter le quartier pour les habitants en grande difficulté est un acte souvent qualifié d' « *aventure* » par les responsables associatifs, au contact avec les habitants (ENTRETIENS AI1, AI2, A2). Partir s'installer ailleurs est « *difficile, car c'est couper les liens avec le réseau social* » (ENTRETIEN AI1) dont la territorialité coïncide souvent avec celle du quartier ou de

l'îlot. Ceux-ci jouent un rôle extrêmement important dans la socialisation des habitants les plus précarisés (cf. CHAPITRE 1). Pour ces habitants, le rôle du quartier dépasse l'élément d'identification. Les acteurs associatifs insistent sur les solidarités et l'entraide (garde d'enfants, accompagnement en voiture...) développées au sein des cités. Cet environnement, souvent salutaire dans des conditions de vie difficile, a aussi un effet négatif lorsqu'il confine les habitants dans un réseau social centré autour du quartier. Lorsqu'un membre tente de « *s'en sortir* », il est souvent mis à l'écart du groupe et perd à la fois son réseau d'amis et l'accès à ces solidarités. Il est donc très difficile de partir s'installer ailleurs. Le cas d'une famille en grande détresse sociale qui, après avoir été relogée en centre-ville, a souhaité retourner dans son quartier d'origine, a d'ailleurs été évoqué lors de l'ENTRETIEN AI2 pour souligner les difficultés liées à la mixité sociale.

Le processus ségrégatif se structure autour d'une dialectique relégation/entre-soi qui complexifie les actions dans le but de favoriser la mixité sociale par l'habitat. Lors des projets de démolition d'immeubles, les craintes des anciens locataires et de leurs voisins sont particulièrement vives, et donnent parfois naissance à des rumeurs sur une éventuelle délocalisation des anciens résidents dans des villes éloignées. Les habitants vivent les restructurations de leur quartier comme une désappropriation au profit des « *bourgeois* » (cf. CHAPITRE 4). Chaque opération de mixité sociale entre par conséquent en conflit à la fois avec les tendances ségrégatives des classes aisées et avec l'entre-soi des habitants en difficulté sociale.

Les tensions autour de la localisation résidentielle sont vives d'abord parce que le quartier est vécu comme un prolongement de soi. Les citadins souhaitent vivre dans un quartier qui leur ressemble, et cela malgré le développement de la mobilité quotidienne qui permet de dissocier son espace de vie de celui du domicile (ASCHER, 1998). L'espace est un marqueur social essentiel. Les stratégies individuelles de localisation résidentielle produisent alors systématiquement une ségrégation de l'espace urbain, plus ou moins forte selon la tolérance de chacun à la différence.

Il est néanmoins étonnant de constater, notamment au Havre, que certains grands ensembles, comme celui du fort de Tourneville, demeurent des quartiers, certes populaires, mais différents de ceux des ZUS. Les explications de la réussite de ces quartiers à échapper aux problèmes des cités demeurent mystérieuses. Malgré l'existence de problèmes

économiques et sociaux comme ailleurs, ces quartiers conservent une image relativement positive et attractive, dont les raisons sont certainement à chercher dans leur localisation géographique plus centrale, leur protection par les bailleurs sociaux (sélection des locataires), le nombre d'étrangers moins élevé…. Or cette image, par les représentations qu'elle suscite, limite dans ces quartiers l'apparition de logiques ségrégatives. Au contraire, ils apparaissent comme des espaces attractifs pour les jeunes couples en quête d'un premier logement. Ces espaces ne sont donc pas insérés dans un cycle négatif dont l'aboutissement serait leur exclusion. Cela corrobore le fait que les logiques ségrégatives sont d'abord fondées sur des représentations individuelles de l'espace. Les facteurs discriminants de la lecture des territoires dépendent de chacun. Les résultats du processus de ségrégation n'aboutissent donc pas à une division pure de l'espace. Néanmoins, le phénomène de ségrégation, même dans une forme édulcorée, laisse apparaître un déséquilibre territorial contraire au principe de mixité sociale.

Plutôt que d'évoquer la ségrégation comme une différenciation sociale qui prend forme dans l'espace urbain, J. DONZELOT (2006) centre son propos autour de la question urbaine où « *le problème n'est plus le conflit auquel la ville fournirait une enceinte et une scène, mais la partition de la ville […] qui entraîne la désagrégation de la société.* » (p.54). Cette partition prend selon lui la forme d'une tripartition autour des phénomènes de *relégation*, de *périurbanisation* et de *gentrification*, toujours construit autour d'une entre-soi qui est respectivement « *contraint* », « *protecteur* » et « *sélectif et électif* ». Ces trois processus urbains traduisent particulièrement bien les forces et tensions qui traversent actuellement la ville, et offrent une grille d'analyse intéressante d'observation des phénomènes ségrégatifs en France.

2.2 Une ségrégation manifeste : l'exemple havrais

Malgré un accord général sur le principe, la mixité sociale dans l'habitat ne parvient pas à s'imposer dans la pratique. Une étude quantitative de la ségrégation sociale dans l'agglomération havraise montre que la division sociale de l'espace est particulièrement forte et que les espaces d'exclusion peuvent être très facilement localisés à l'aide de données statistiques facilement accessibles. Ce type de mesure de la ségrégation s'inscrit dans la continuité de recherches d'abord menées outre-atlantique par des sociologues et géographes américains (notamment ceux de l'Ecole de Chicago et leurs héritiers), importées en France il y a une quinzaine d'années par J. BRUN et C. RHEIN (1994) entres autres. Pour cette analyse, la notion de ségrégation est considérée dans un sens assez large[24], c'est à dire, selon F. MADORÉ (2005) sans qu'elle ne comporte une intention de la part des multiples acteurs qui, par leurs « *petites décision*s » (SCHELLING, 1980), participent à la ségrégation. En reprenant la définition de Y. GRAFMEYER (1994), citée par F. MADORÉ (2005), cette étude, comme toutes celles apparentées au courant d'écologie urbaine factorielle, se rapporte à la première façon de « *décrire la ségrégation : mesure des distances résidentielles entre des groupes définis sur des bases démographiques, mais surtout sociaux ou ethniques* » (p.47).

L'analyse statistique suivante, réalisée sur l'agglomération havraise à partir des données du recensement de 1999[25] (INSEE/RGP, 1999), fait apparaître la division sociale de l'espace. Mesurer la ségrégation spatiale est une opération délicate. Dès la conception méthodologique de l'analyse, nous avons du être vigilant à intégrer à la fois des indicateurs exprimant la ségrégation et d'autres apportant, sur les contrastes observés, des informations d'une autre nature. Une analyse factorielle[26] combinant un certain nombre d'indicateurs s'est révélée être la meilleure solution afin d'observer d'éventuels effets ségrégatifs et d'en évaluer l'importance. Elle permet aussi de procéder à une classification hiérarchique des entités spatiales observées et d'en produire une typologie.

---

[24] Une étude plus approfondie de la notion de ségrégation est proposée dans le CHAPITRE 3.
[25] Les données statistiques des recensements intermédiaires plus récents n'étant pas disponibles avant 2009 à notre échelle de référence, les Îlots Regroupés pour l'Information Statistique.
[26] L'ensemble des tableaux et graphiques obtenus, n'apportant pas d'information de premier ordre, peuvent être consultés en ANNEXE n°04.

2.2.1 Les axes factoriels, révélateurs d'une ségrégation résidentielle

Après le choix de la méthode, la tâche la plus délicate fut certainement de sélectionner les indicateurs les plus adaptés traduisant à la fois les effets ségrégatifs et la localisation spatiale dans l'agglomération, et permettant de les distinguer les uns des autres. Des indicateurs concernant la structure des ménages et de la population (âge, taille des ménages, type de logement) ont donc été sélectionné au même titre que d'autres traduisant plutôt les différences sociales (catégories socioprofessionnelles, niveau d'études, chômage, nationalité) (cf. ANNEXE n°04).

Le Havre est une commune étendue qui inclut ses propres banlieues : l'analyse ne pouvait alors s'exercer qu'à une échelle infra-communale. L'échelle retenue fut donc l'IRIS, entité géographique produite par l'INSEE d'environ 3000 habitants (chiffre très fluctuant) présentant une continuité voire une homogénéité urbaine. Ce maillage de l'espace permet une analyse fine. Mais un certain nombre de données ne sont pas accessibles à cette échelle, notamment celles relatives aux déplacements domicile/travail et à la nationalité des étrangers. Les données disponibles limitent également l'analyse de la ségrégation : ainsi, il n'est pas possible de démontrer quantitativement une ségrégation ethnique ou raciale, même si l'observation empirique tend à valider son existence. En l'absence de statistiques ethniques en France, la variable « étrangers » de l'INSEE constituera donc une approche imparfaite du niveau de diversité ethnique de chaque quartier ; imparfaite car, fondée sur la nationalité, elle ne permet pas de prendre en compte les enfants français dont les parents sont immigrés et parce qu'elle inclut également des individus de nationalité étrangère qui ne seront pour autant pas perçu comme tels dans les représentations (notamment ceux dits de type caucasien dans la typologie américaine). Cette variable « étrangers » minimise le facteur ethnique parce qu'elle a tendance à sous-représenter les minorités visibles qui sont pourtant les populations prises en compte lorsqu'il est question de l'ethnicité. Les indicateurs retenus dans cette analyse seront donc l'âge, la taille des ménages, le type de logement, le statut des occupants du logement, la possession d'un véhicule, les catégories socioprofessionnelles, le taux d'activité, le taux de chômage, le niveau d'études et la part d'étrangers.

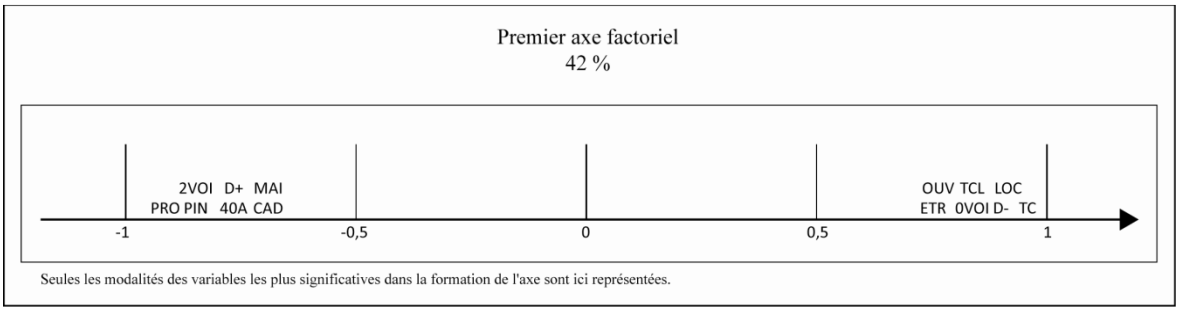
Pour ne pas biaiser les résultats de l'analyse factorielle, les IRIS représentant moins de 200 habitants ont été écartés de l'analyse statistique. La plupart des variables étudiées obtenaient des valeurs aberrantes pour ces individus statistiques. Au nombre de 9, ces IRIS correspondent à la zone industrialo-portuaire, à la forêt de Montgeon, à une partie du quartier Dollemard proche de l'aéroport d'Octeville-sur-mer et enfin à un IRIS de la commune de Montivilliers qui comprend un grand centre commercial, des zones d'activités et d'autres terrains non résidentiels (cf. ANNEXE n°04). Ne désignant pas spécifiquement de quartiers sensibles de l'agglomération et, surtout, n'étant pas des zones majeures de peuplement résidentiel, nous avons choisi de ne pas les inclure dans notre analyse.

L'analyse factorielle réalisée ici nous permet de mettre en évidence trois axes dont l'interprétation permet de mettre à jour des phénomènes d'intégration et d'exclusion sociale (AXE 1), de localisation centrale ou périphérique (AXE 2) et, enfin, de répartition des actifs et des retraités (AXE 3).

Entre intégration et exclusion sociale

Le premier axe factoriel (cf. GRAPHIQUE 2.01 p.80) oppose à la fois des indicateurs d'ordre économique et d'ordre social. Ainsi, une extrémité de l'axe se compose des variables représentant les propriétaires de leur logement, de 2+ voitures, les professions intermédiaires et les cadres, les diplômés au delà du baccalauréat et les 40 à 59 ans. Ces derniers apparaissent dès lors comme la tranche d'âge de l'intégration économique et sociale notamment dans leur opposition avec l'autre extrémité de l'axe qui se définit par les variables décrivant des chômeurs, des locataires, des non-diplômés, des ouvriers, des non-motorisés et des étrangers (sans surreprésentation d'une quelconque classe d'âge). L'un des côtés de cet axe décrit donc la réussite professionnelle et sociale tandis que l'autre représente l'exclusion.

C'est l'information principale fournie par l'analyse : l'axe résume à lui seul 42% de l'information. Chaque individu de notre ensemble statistique étant un IRIS et sachant que tous ces IRIS se répartissent plus ou moins bien le long de cet axe, nous nous apercevons que la localisation résidentielle des ménages s'organise plus selon une logique de ségrégation sociale que dans le cadre d'un positionnement géographique spécifique à l'âge des individus et à la taille des ménages.



GRAPHIQUE 2.01 : Description de l'axe 1 par les variables continues actives

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

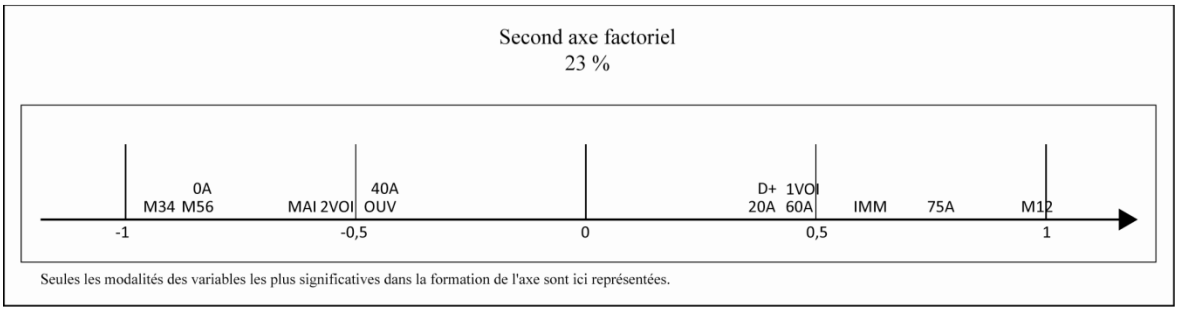
Source : INSEE RGP 1999

De la centralité à la périphérie

Le second axe résume à peu près 23% de l'information contenue dans la série statistique (cf. GRAPHIQUE 2.02 p.81). S'il peut sembler dans un premier temps être un axe générationnel (la classe d'âge des moins de 20 ans étant opposée à celles des plus de 60 ans), il dissocie plutôt les petits ménages aux grands. Si nous observons de plus près les variables de part et d'autres de l'axe, nous retrouvons d'un côté les ménages de 3 à 4 et de 5+ individus, les enfants, les 40 à 59 ans, mais aussi le logement individuel (maisons), et les possesseurs de 2+ voitures. Les ouvriers sont également représentés dans cette même partie de l'axe puisque cette catégorie socioprofessionnelle est fortement corrélée avec la variable des ménages de grande taille. Ce pôle de l'axe possède donc les caractéristiques des familles vivant dans des maisons en périphérie des villes.

Les variables suivantes leur sont logiquement opposées : les individus de plus de 60 ans mais aussi de 20 à 39 ans, les ménages de petite taille, les résidents en logements collectifs (appartements) et les possesseurs d'un seul véhicule. La variable des plus diplômés, présente également, doit être associée à la catégorie d'âge 20 à 39 ans dont les individus ont profité de la démocratisation des études supérieures ou sont encore actuellement en poursuite d'études.

Si l'on s'interroge maintenant sur la répartition des quartiers le long de cet axe, nous comprenons qu'il traduit l'opposition entre une position centrale ou périphérique dans l'agglomération. Dans les IRIS centraux, les variables des petits ménages et du logement collectif sont surreprésentées au contraire des périphériques où se localise le logement individuel, les familles (et non plus des personnes seules ou des couples) et les ménages bi ou pluri-motorisés.



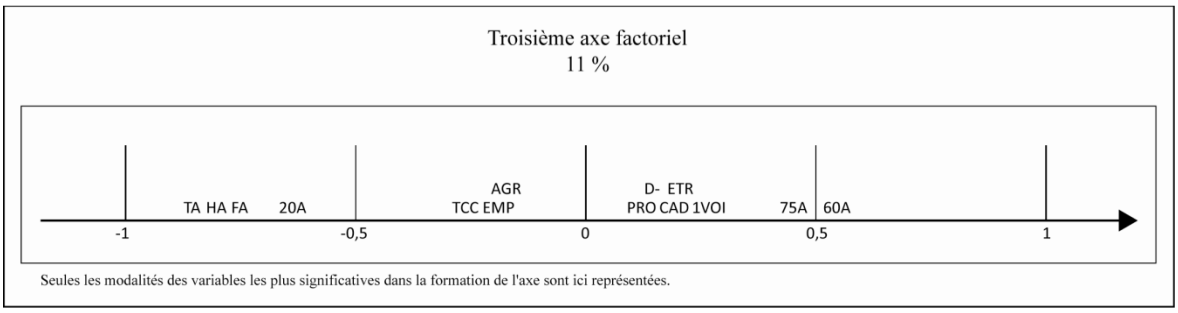
GRAPHIQUE 2.02 : Description de l'axe 2 par les variables continues actives

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

Actifs et retraités

Bien que moins riche en information (11%), ce troisième axe (cf. GRAPHIQUE 2.03 p.81) porte une information intéressante sur la répartition des générations au sein de l'agglomération. Il oppose en effet les variables des plus de 60 ans (plutôt retraités) à celles des actifs et des 20 à 39 ans. Les autres variables décrites par l'axe ne sont pas significatives.



GRAPHIQUE 2.03 : Description de l'axe 3 par les variables continues actives

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

Les trois premiers axes résument presque 76% de l'information du tableau de données. Les axes suivants ne sont plus significatifs. Nous avons donc décidé de ne pas les analyser. Bien que l'opposition entre les espaces urbains et périurbains paraisse importante au regard du second axe factoriel, les indicateurs retenus lors de cette Analyse en Composante Principale mettent en évidence que la ségrégation socio-spatiale est le principal facteur de division de l'espace havrais. La localisation résidentielle des ménages semble être en effet guidée par des logiques d'agrégation des groupes selon des critères de similarité sociale.

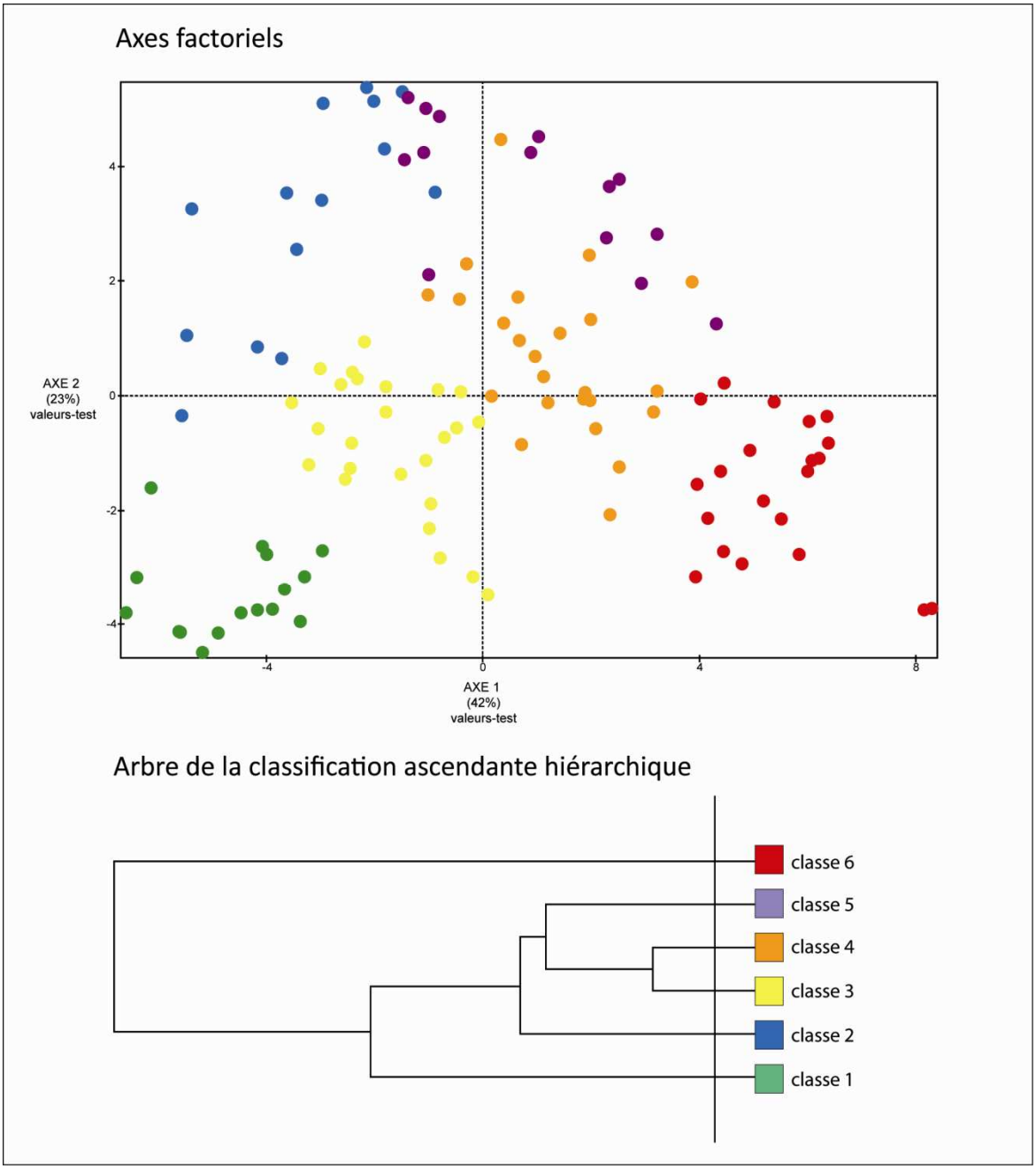
2.2.2 Vers un modèle de ségrégation socio spatiale

Ces premiers résultats permettent de supposer de l'existence de ruptures suivant une logique ségrégative dans l'agglomération havraise. Afin de pouvoir visualiser les aires de résidence des différents groupes sociaux, nous avons décidé de construire une typologie des quartiers du Havre qui a été ensuite confrontée à celle, réalisée sous les mêmes conditions, de l'agglomération rouennaise.

2.2.2.1 Une typologie des quartiers de l'agglomération havraise

Pour comprendre mieux la répartition des ménages dans l'agglomération havraise, une classification ascendante hiérarchique est venue complétée notre analyse factorielle (cf. GRAPHIQUE 2.04 p.83). La combinaison du premier axe, qui apporte un niveau de lecture sociale de l'espace urbain, et du second, qui introduit une différenciation à partir de critères spatiaux, construit une grille de lecture des quartiers du Havre, propice à l'élaboration d'une typologie. Pour produire celle des quartiers havrais, plusieurs partitionnements successifs ont été analysé jusqu'à obtenir un découpage final en 6 classes, bon compromis entre une analyse fine de l'espace étudié et des classes homogènes et suffisantes en nombre d'individus (IRIS). Mais surtout, les divisions proposées ensuite n'apportaient pas, de notre point de vue, d'information supplémentaire suffisamment pertinente pour se justifier. Une connaissance empirique de l'espace havrais permet de légitimer les classes obtenues.

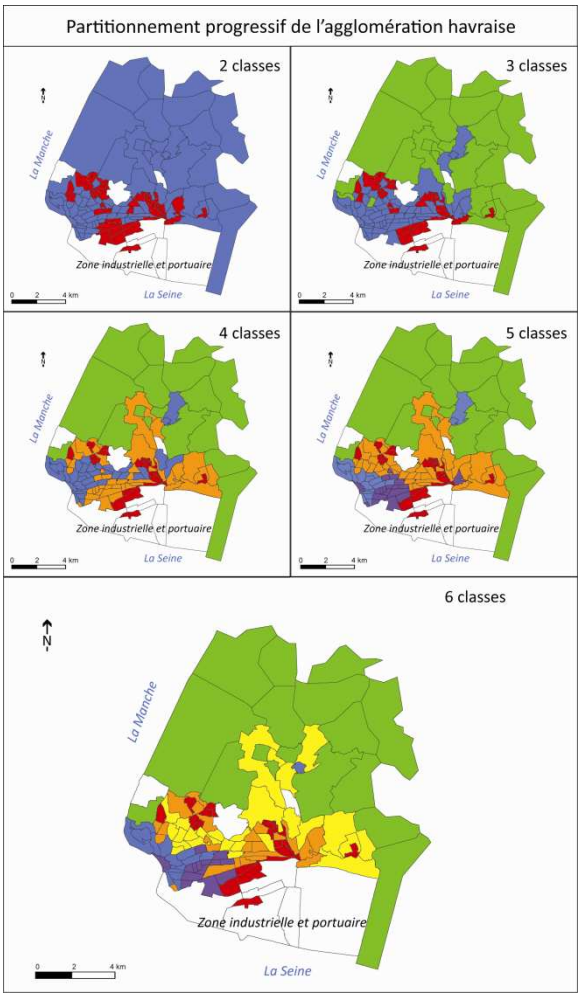
L'observation cartographique des partitionnements successifs laisse apparaître une alternance entre des divisions sociales (axe 1) et des divisions géographiques (axe 2) (cf. CARTE 2.01 et SCHÉMA 2.02 p.84). Nous retrouvons alors dans notre typologie (cf. CARTE 2.02 p.85) deux gradations, l'une étant caractérisée par l'opposition entre les quartiers où résident les classes moyennes et supérieures et ceux où les indicateurs de précarité et d'exclusion sont les plus forts, et l'autre étalonnant les quartiers du centre vers la périphérie. Bien entendu, la typologie ainsi construite ne doit pas être comprise comme un carcan : il existe des passerelles entre ces classes, tout comme elles rassemblent des IRIS aux situations hétérogènes.

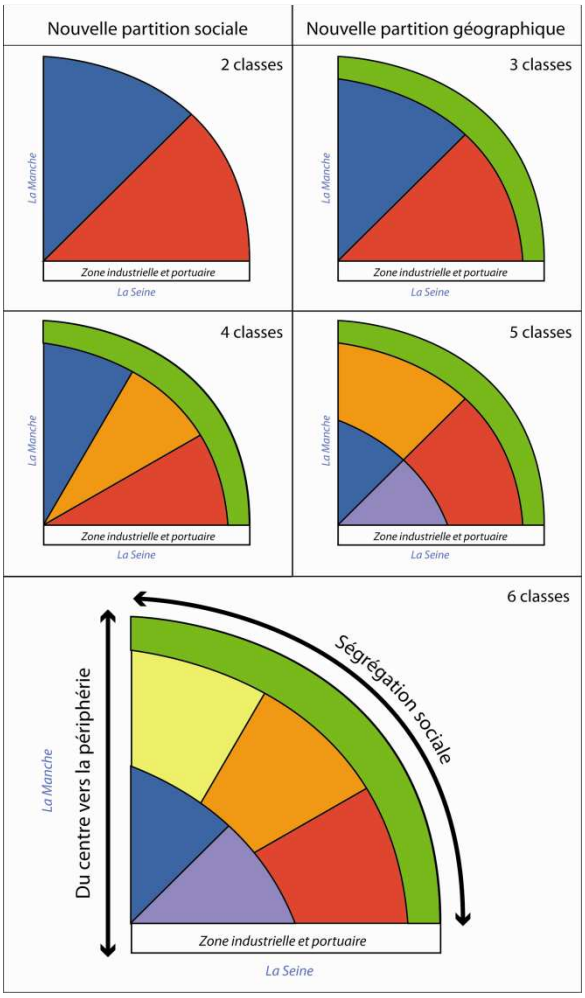


GRAPHIQUE 2.04 : Nuage de points et arbre de classification ascendante hiérarchique

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999





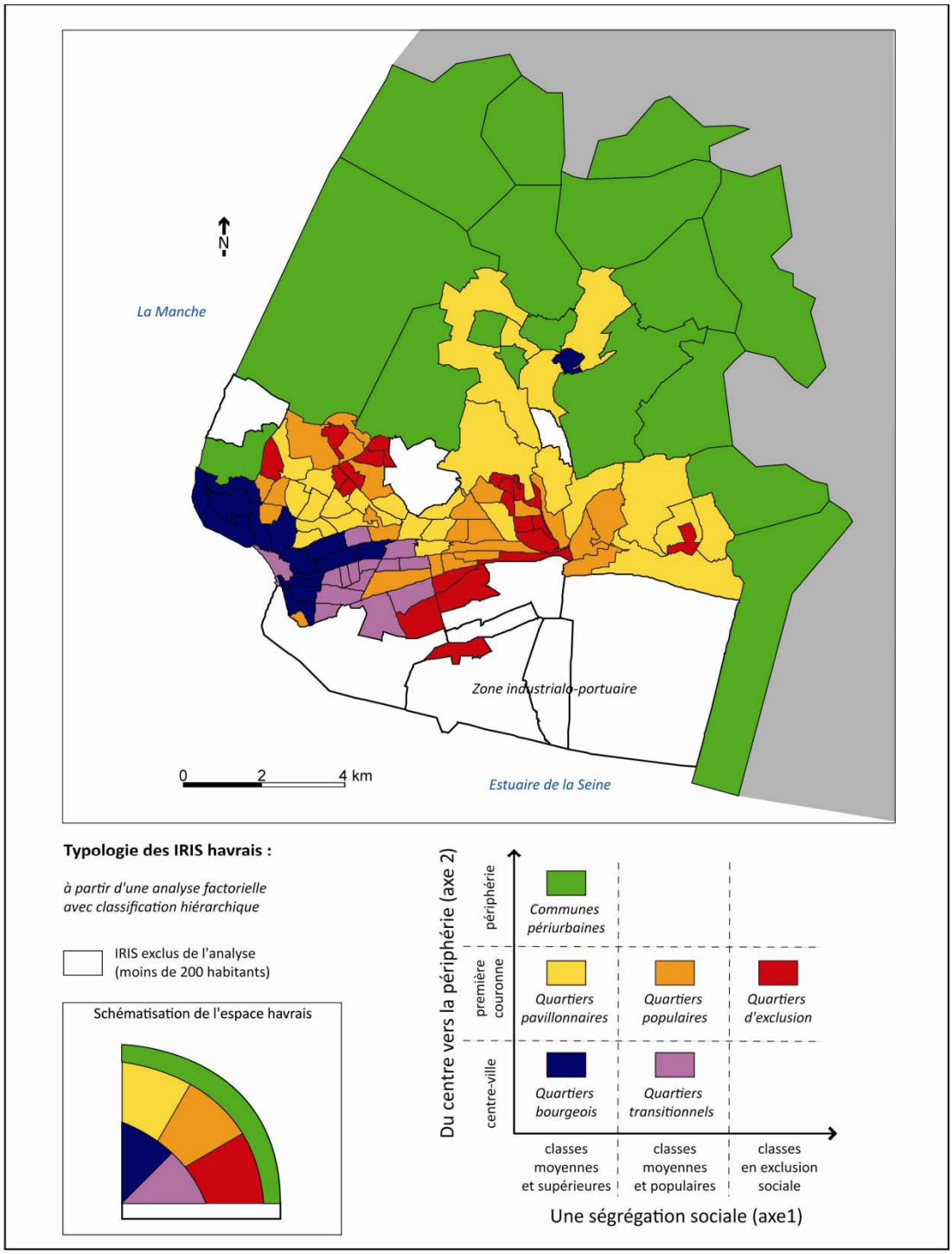
CARTE 2.01 : Partitionnement de l'espace havrais (à gauche)

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

SCHÉMA 2.02 : Schématisation des divisions socio-spatiales au Havre (à droite)

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.



CARTE 2.02 : Typologie des IRIS de l'agglomération havraise

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

IRIS des classes moyennes et supérieures –

Les communes et IRIS périurbains – 16 individus

Cette classe rassemble toutes les communes périphériques de l'agglomération qui ne sont pas découpées en IRIS, ainsi que quelques IRIS à la morphologie identique, appartenant notamment aux communes de Montivilliers et de Gonfreville-l'Orcher. Outre le logement de type individuel dont les habitants sont très majoritairement propriétaires, les caractéristiques principales de ce type d'espace sont une surreprésentation des ménages de 3 ou 4 individus et des individus de 40 à 60 ans, un fort taux d'activité professionnelle pour les hommes comme pour les femmes, et un niveau de formation supérieur à la moyenne de l'agglomération. Étant donné la position périphérique de ces IRIS et la quasi-absence d'un réseau de transport en commun, la bi-motorisation (ou plus) des ménages est la principale caractéristique décrivant cette classe.

Par contre, nous constatons une sous-représentation des variables du chômage et de la part d'étrangers. Mise à part celle des agriculteurs, aucune CSP ne semble caractériser cette classe. Si nous observons la répartition des IRIS périurbains le long du premier axe factoriel, ces derniers sont tous présents du côté de l'intégration et relativement concentrés à son extrémité (cf. GRAPHIQUE 2.04 p.83). Bien que les ménages qui y résident appartiennent à toutes les catégories professionnelles, ils correspondent dans leur grande majorité à des populations bien intégrés économiquement. Ces espaces peuvent alors être définis comme des espaces périurbains qui accueillent les classes moyennes (mais pas seulement) désireuses de quitter les grands ensembles et d'accéder à la propriété. Cette hypothèse est également corroborée par le positionnement de ces IRIS le long du second axe factoriel, vers la polarité « périphérie ».

Les quartiers bourgeois – 14 individus

Comprenant les IRIS de la commune de Sainte-Adresse, du centre-ville de Montivilliers, des Ormeaux et d'une partie du centre-ville havrais (notamment une part importante du centre reconstruit par Auguste PERRET et classé au patrimoine mondial de l'UNESCO), cette catégorie semble plutôt concernée par une position centrale dans l'agglomération et l'accueil de populations aisées. En effet, ces quartiers sont caractérisés par une surreprésentation des personnes âgées, des cadres et chefs d'entreprise, mais aussi

dans une moindre mesure des professions intermédiaires, des ménages de taille modeste[27] et surtout des individus au niveau de diplôme supérieur au baccalauréat. Les variables sous-représentées sont la part des moins de 20 ans, des grands ménages, des étrangers, des chômeurs, des personnes faiblement diplômées ou encore celle des CSP « employés » et « ouvriers », c'est-à-dire celles qui caractérisent plus particulièrement les classes populaires ou qui symbolise l'exclusion sociale.

A la différence de la première classe de notre typologie, les différenciations sociales sont cette fois-ci très vivement ressenties à travers les CSP. Le niveau d'étude est aussi une variable de premier ordre pour caractériser ces quartiers qui semblent être réservés à une certaine élite intellectuelle et sociale, présentant également les symptômes d'une population vieillissante (population âgée surreprésentée, taux d'activité qui ne caractérise pas ce quartier en positif). Par contre, la possession d'un véhicule n'apparaît pas comme une variable adéquate pour décrire ces quartiers bourgeois : si le fait de posséder une ou plusieurs voitures est souvent associé à un signe d'aisance économique, la localisation centrale de ces quartiers au sein de l'agglomération (et, pour Montivilliers, au sein de la commune) atténue ce phénomène. Leur centralité ne provoque pas non plus de non-motorisation des ménages. L'analyse des IRIS de cette classe au cas par cas témoigne en réalité d'un diversité de situation à ce sujet.

Les quartiers pavillonnaires des classes moyennes – 25 individus

Les IRIS de cette classe sont localisés à la périphérie de Gonfreville-l'Orcher, d'Harfleur et de Montivilliers mais aussi dans les quartiers havrais de Rouelles, Sanvic, Aplemont, Sainte-Cécile et Bléville. Situés en continuité des centres des villes de l'agglomération, ces IRIS sont surtout composés de pavillons individuels dont les occupants sont les propriétaires. La surreprésentation de la variable d'« une voiture par ménage » s'explique par la localisation excentrée de ces IRIS qui restent malgré tout encore bien desservis par les transports en commun. La part des ménages de 3 ou 4 individus est surreprésentée ainsi que la CSP des professions intermédiaires. Par contre, les variables du chômage, des étrangers, de ceux qui n'ont pas de voiture et aussi de la classe des individus de 20 à 39 ans y sont fortement sous-représentées. Cela peut notamment s'expliquer par le faible nombre de logements en location dans ces quartiers : il

[27] Cette variable est directement liée à celle de l'âge des individus.

est donc nécessaire d'être en mesure de devenir propriétaire pour y résider. Cela exclut alors les catégories les plus pauvres ou celles qui ne sont pas encore dans une logique d'investissement immobilier. La population de ces quartiers est donc constituée des classes moyennes. Si nous nous intéressons à la projection de ces IRIS sur le premier axe factoriel (cf. GRAPHIQUE 2.04 p.83), on s'aperçoit qu'ils sont presque tous situés vers le pôle de l'intégration socio-économique.

IRIS des classes moyennes et populaires –

Les quartiers populaires – 24 individus

Les IRIS de cette catégorie appartiennent à la même couronne périphérique que la classe précédente et correspondent, entre autres, aux quartiers du Mont-Gaillard, de Bléville, d'Aplemont, de Sainte-Cécile, de Graville, de Soquence et aussi à une part importante de la commune d'Harfleur. Ils apparaissent comme étant plus populaires que les précédents notamment en raison de l'offre locative de logement. En effet, ils sont constitués en partie de grands ensembles de logements locatifs sociaux. La CSP « employés » y est surreprésentée de même que les individus au niveau d'étude plutôt faible. Les variables sous-représentées concernent directement celles qualifiant les classes sociales supérieures (catégories socioprofessionnelles des cadres et des chefs d'entreprises, fort niveau d'études, propriétaire de son logement, possession de 2 voitures ou plus).

Étant plutôt située vers le pôle « exclusion » du premier axe factoriel, cette classe est certainement pour l'ensemble des indicateurs la plus proche de celle des banlieues, dernière classe de notre typologie.

Le quartiers transitionnels – 14 individus

Composée des IRIS appartenant au centre-ville ancien du Havre (Danton, Sainte-Marie/Saint-Léon…) ou assez proche de celui-ci (Arcole-Brindeau, Tourneville…), cette classe est complexe à définir. Les variables suivantes sont surreprésentées dans ces quartiers : les individus de 20 à 39 ans, les petits ménages et le taux d'activité. La population de ces quartiers semble alors constituée de jeunes actifs. Toutefois, le chômage et la non-possession de voiture ou de logement sont aussi des composantes de cette population. Cette situation peut éventuellement s'expliquer par la relative précarité des

jeunes actifs qui ne disposent pas encore d'un emploi stable ou des ressources nécessaires pour devenir propriétaires de leur logement. Ces quartiers d'habitat ancien et proches du centre sont également des quartiers de relative mixité sociale : ils sont les quartiers du centre les plus accessibles financièrement.

L'offre de logements (petits logements, locations, proximité de nombreuses commodités) correspond aux attentes des célibataires ou des jeunes couples s'insérant dans la vie professionnelle. Cela est corroboré par la sous-représentation des variables qui décrivent les familles : les ménages de plus de 3 individus et la classe d'âge des moins de 20 ans. La présence de l'université du Havre au cœur de cet espace renforce le caractère jeune du peuplement de ces quartiers. Pour beaucoup, résider dans cet espace n'est souvent que transitoire, en attendant de trouver une premier emploi, d'avoir des ressources financières plus importantes ou de fonder une famille et d'avoir des enfants et par conséquent de déménager. Au Havre, ces quartiers assurent aussi la transition entre un centre plutôt bourgeois et certaines périphéries populaires. Le rôle du Rond-point, lieu de connexion entre la ville-haute et la ville-basse ainsi qu'entre l'Ouest et l'Est du Havre, est à ce titre significatif (cf. CHAPITRE 7).

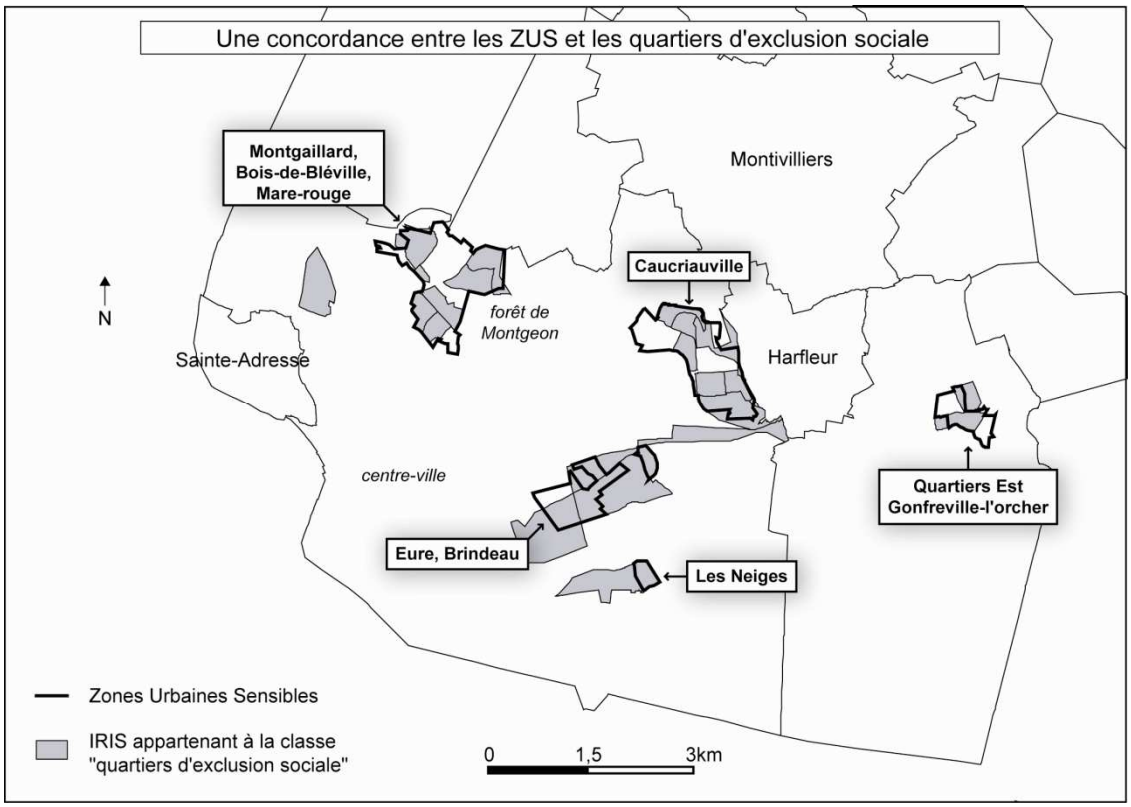
IRIS des classes en exclusion sociale –

Les quartiers d'exclusion – 21 individus

Les IRIS de cette classe correspondent à peu de choses près avec la délimitation des Zones Urbaines Sensibles (cf. CARTE 2.03 p.90) telles qu'elles sont définies administrativement. Ils sont en effet localisés dans les quartiers de la Mare-Rouge, du Bois de Bléville, du Mont-Gaillard, de Caucriauville, des Neiges, de Vallée-Béreult et du centre de Gonfreville-l'Orcher.

Les variables décrivant l'exclusion économique et sociale sont toutes surreprésentées dans cette classe : chômage, niveau d'étude faible, non-motorisation des ménages, logements locatifs. Il s'agit de la seule classe où la CSP « ouvriers » est survalorisée. On y retrouve plus fréquemment des ménages de grande taille et la population y est plus jeune qu'ailleurs. C'est aussi dans ces quartiers que les étrangers sont les plus présents. En plus d'un taux chômage élevé, le taux d'activité des hommes y est inférieur que dans les autres classes : cette situation témoigne de la faible intégration économique

des habitants de ces quartiers. Les CSP des chefs d'entreprises et des cadres y sont d'ailleurs sous-représentées.



CARTE 2.03 : Une concordance entre les ZUS et les quartiers d'exclusion sociale

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000, Ministère du Logement et de la Ville 2005, IGN Géoroute® 2003

Ces quartiers apparaissent comme des espaces de relégation des personnes économiquement et socialement exclues. La part relativement forte des étrangers dans ces quartiers est également révélatrice d'une exclusion ethnique qui, même si l'ethnicité n'en est pas toujours la cause directe, peut être vécue comme une réelle discrimination. En raison de l'absence de prise en compte des descendants d'immigrés dans cette variable, nous ne pouvons pas vérifier statistiquement cette hypothèse qui est toutefois corroborée par l'étude des représentations spatiales sur l'ethnicité des quartiers (RINAUDO, 1999 ; LAPEYRONNIE, 2006).

Variable ETR / nombre d'étrangers		
Total agglomération	8810	100 %
Effectif réel « classe 6 »	4152	**47,13 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*1721*	*19,53 %*
Variable M56 / nombre de grands ménages		
Total agglomération	3174	100 %
Effectif réel « classe 6 »	1453	**45,78 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*545*	*17,17 %*
Variable D- / nombre d'individus à faible niveau d'études		
Total agglomération	70959	100 %
Effectif réel « classe 6 »	16491	**23,87 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*13858*	*19,53 %*
Variable D+ /nombre d'individus à fort niveau d'études		
Total agglomération	24110	100 %
Effectif réel « classe 6 »	1099	**4,56 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*4709*	*19,53 %*
Variable PRO / nombre de propriétaires de leur logement		
Total agglomération	45124	100 %
Effectif réel « classe 6 »	2446	**5,42 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*7748*	*17,17 %*
Variable TC / nombre de chômeurs		
Total agglomération	20264	100 %
Effectif réel « classe 6 »	6421	**31,69 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*3958*	*19,53 %*
Variable 0VOI / nombre de ménages n'ayant pas de voiture		
Total agglomération	27602	100 %
Effectif réel « classe 6 »	6713	**24,32 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*4739*	*17,17 %*
Variable 2VOI / nombre de ménages ayant 2+ voitures		
Total agglomération	22146	100 %
Effectif réel « classe 6 »	1834	**8,28 %**
Effectif théorique « classe 6 »	*3802*	*17,17 %*

TABLEAU 2.01 : Effectif réels et théoriques de plusieurs variables dans les quartiers d'exclusion

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

Pour comprendre en quoi les quartiers sensibles sont devenus des espaces d'exclusion, il est nécessaire d'observer la surreprésentation d'un groupe de variables et la sous-représentation d'autres dans ces quartiers. Le tableau suivant (cf. TABLEAU 2.01 p.91) confronte la situation réelle des quartiers d'exclusion sociale à une situation théorique d'équirépartition des individus et ménages répondant à ces critères dans l'agglomération. Les IRIS d'exclusion sociale ne représentent que 19,53 % de la population et 17,17% des ménages. Les quartiers sensibles apparaissent dès lors comme l'espace de concentration des étrangers, des grands ménages et des chômeurs alors même qu'ils sont répulsifs pour les individus diplômés du supérieur, pour les propriétaires (en raison du parc de logement essentiellement locatif) mais aussi pour les ménages possédant 2+ véhicules. Cumulant les handicaps socio-économiques, les banlieues havraises sont devenues des espaces de relégation où ne résideraient que ceux qui n'ont pas les moyens d'en partir.

2.2.2.2 Validation de notre typologie et confrontation aux modèles de ségrégation

Afin de valider le modèle havrais, nous avons reproduit l'analyse dans les mêmes conditions sur l'agglomération rouennaise. Si les axes factoriels diffèrent, la typologie obtenue présente par contre de nombreuses similitudes avec celle du Havre (cf. CARTE 2.04 p.96). Les divergences entre les axes factoriels des deux analyses s'expliquent moins par des configurations différentes dans les agglomérations havraise et rouennaise que par un basculement des axes. Lorsque les axes havrais proposent des contrastes thématiques de ségrégation sociale ou de distance au centre, les deux premiers axes rouennais associent ces critères et opposent, pour le premier axe, les quartiers des classes sociales supérieures localisés en périphérie aux quartiers populaires centraux et, pour le second, les quartiers intégrés du centre à ceux plus populaires de la périphérie. Néanmoins, malgré ce basculement des axes, les deux grandes forces de division de l'espace, à savoir la ségrégation sociale ou l'opposition centre / périphérie, caractérisant l'espace havrais sont toujours aussi majeures dans la configuration de l'agglomération rouennaise.

Dès lors, la typologie havraise peut être adaptée ici, moyennant quelques aménagements. Il faut d'abord être vigilant sur une comparaison brute entre les IRIS appartenant à des classes similaires puisque celles-ci n'ont pas été réalisées à partir d'un même ensemble de données et qu'il existe donc un contexte propre à chaque

agglomération étudié. Un quartier populaire havrais et un quartier populaire rouennais n'ont donc pas une identité statistique commune, ce sont leurs positions respectives dans l'organisation de l'espace de leur agglomération qui permet de les qualifier ainsi. Pour Rouen, une partition en 7 classes s'est révélée la plus pertinente, un groupe de 3 individus se séparant précocement des autres en raison d'un peuplement singulier, celui des résidences universitaires.

Hormis, cette particularité, l'espace rouennais se distingue de celui du Havre d'une part par la dissociation des quartiers les plus bourgeois de ceux du centre-ville, et d'autre part, en raison de l'absence de quartiers « transitionnels ». L'explication de ces différences tient certainement à l'ancienneté du centre-ville rouennais alors que celui du Havre fut reconstruit après la seconde guerre mondiale. Dans le cas rouennais, le centre ancien présente encore des signes de mixité ce qui le distingue des quartiers bourgeois proches. Dans le cas havrais, nous observons plutôt une opposition sociale interne au centre-ville, qui n'existerait pas à Rouen, puisque l'on passe directement d'un centre aisé vers des quartiers populaires, similaires à ceux de la première couronne. Mises à part ces quelques singularités, les deux typologies sont proches.

Le principal enseignement des résultats havrais est l'illustration statistique d'une dichotomie Est/Ouest de l'agglomération havraise à partir de critères sociaux avec un Ouest, proche de la mer, qui attire les classes moyennes et supérieures ou plutôt un Est, proche des activités polluantes de la zone industrielle et des infrastructures lourdes de transport d'entrée de ville, qui les repousse. La division rouennaise serait plutôt structurée sur un schéma Nord/Sud qui s'estompe au profit d'une organisation déterminée par les vallées industrielles. Celles-ci exercent un effet répulsif pour les classes sociales élevées, ce qui se traduit par leur occupation par les classes populaires. L'urbanisme des grands ensembles s'est alors juxtaposé à cette organisation urbaine, ce qui a eu pour effet de renforcer par endroit les anciennes ségrégations ou d'en produire de nouvelles.

L'analyse factorielle sur les deux agglomérations et la classification ascendante hiérarchique qui s'en suivit révèle donc qu'au modèle classique « centre-périphérie » en cercles concentriques d'E. BURGESS s'ajoute un gradient social qui divise la ville en secteurs radiants comme celui de H. HOYT, ou de façon polynucléaire comme l'ont montré C. HARRIS et T. ULLMANN : ces modèles sont notamment décrits par P. CLERC

et J. GAREL (1998) (cf. SCHÉMA 2.03, p.95). « *Plus récemment, l'écologie factorielle décèle, au moins dans certains types de ville, une tendance à la superposition de ces trois schémas, selon que l'on prend en compte la distribution des caractéristiques démographiques et familiales, les différenciations à base économique et statutaire ou, enfin, les phénomènes de ségrégation ethnique dans l'espace urbain* » (GRAFMEYER, JOSEPH, 1979, p.26). Cependant, dans le cas des deux agglomérations étudiées, nous observons une corrélation forte entre les quartiers des étrangers et ceux de l'exclusion sociale la plus marquée. Cette situation renforce l'hypothèse que les quartiers sensibles soient des espaces de relégation.

La grille de lecture de J. DONZELOT (2006), selon laquelle l'espace urbain se restructure autour des trois phénomènes « relégation », « périurbanisation » et « gentrification », est alors un bon mode d'interprétation de notre typologie et d'extrapolation de son évolution. Une connaissance empirique des mutations des quartiers du Havre nous renseigne sur les transformations des quartiers autour de l'université en cours de gentrification (démolition/reconstruction, reconquête des friches industrielles). Certains quartiers en première périphérie connaissent le même destin, que révèle une hausse du prix du foncier plus élevée que dans le reste de l'agglomération. Cela a pour conséquence de rendre ces espaces inaccessibles aux classes populaires et à certains segments de la classe moyenne qui poursuivent leur échappée vers le périurbain. Malgré les chantiers de rénovation urbaine, l'image des quartiers sensibles reste relativement inchangée. Ils demeurent alors les espaces où se concentrent les fragments les déshérités de la population havraise.

Fig. 22. — **Trois types de « zoning » urbain**

(D'après *Urban Geography*, *op. cit.*, p. 281). A. Par zones concentriques. — B. Par secteurs. — C. Par noyaux multiples. — 1. C.B.D. — 2. Petite industrie. — 3. Résidence des classes populaires. — 4. Résidence des classes moyennes. — 5. Résidence des classes bourgeoises. — 6. Industrie lourde. — 7. District d'affaires secondaire. — 8. Résidence suburbaine. — 9. Industrie suburbaine. — 10. Zone de migrations.

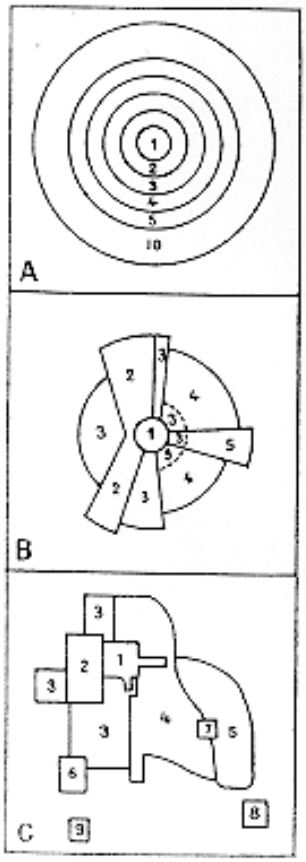
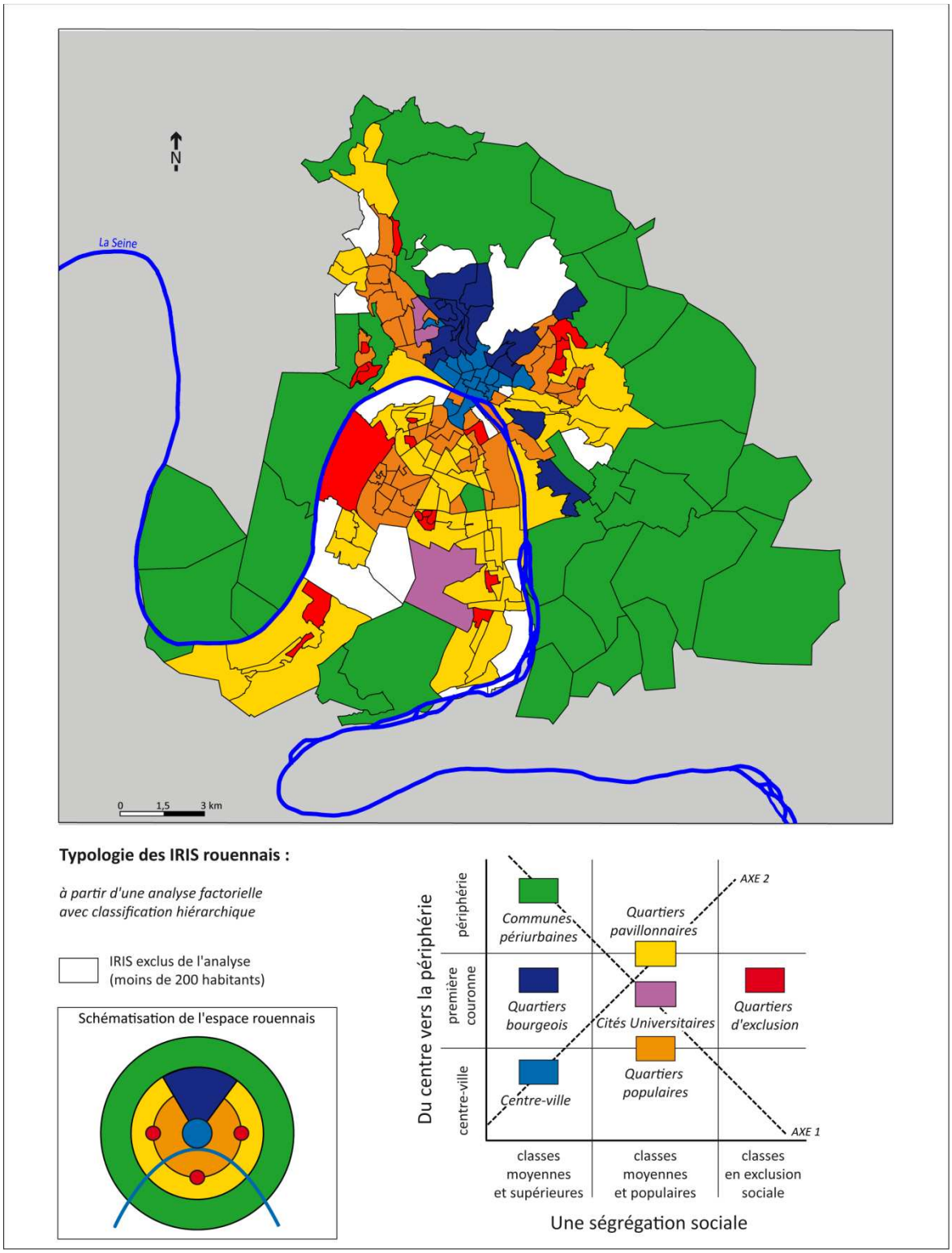


SCHÉMA 2.03 : « Le schéma de BURGESS vu par HARRIS et ULLMAN (1945) »

Source : CLERC, GAREL, 2007



CARTE 2.04 : Typologie des IRIS de l'agglomération rouennaise

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

Conclusion :

Si la ségrégation sociospatiale est de plus en plus prégnante, c'est qu'elle est symptomatique d'un désir de séparatisme qui s'exprime de nos jours de façon particulièrement forte. Les citadins ont recours à de nombreuses stratégies ségrégatives afin de vivre dans un environnement qu'ils jugent en adéquation avec leur position sociale et leur mode de vie et ainsi se protéger d'une éventuelle disqualification sociale[28]. Le choix d'une mixité sociale dans l'habitat se heurte aux stratégies individuelles. L'efficacité des politiques de la ville successives en la matière fait donc face à un « mur », celui des intérêts privés des administrés qui expriment au contraire un désir de séparatisme social et même ethnique.

Le choix de la politique de la ville d'intervenir de manière « statique » sur le territoire pour résorber les inégalités spatiales, c'est à dire par la recherche d'une mixité par l'habitat, paraît alors peu pertinent. Cette orientation met surtout de côté un élément central de la quotidienneté des habitants : la mobilité. Or, parce que la mobilité met en coprésence et en relation des individus socialement différents, elle est un atout déterminant pour restaurer une cohérence territoriale mise à mal par les processus de fragmentation de l'espace urbain. Longtemps délaissé, l'étude de la mobilité dans les banlieues connaît aujourd'hui un nouvel engouement, notamment parce qu'elle offre de nouvelles perspectives à l'analyse des quartiers sensibles. La prise en compte de la mobilité dans la question des banlieues impose alors de dépasser le concept de la ségrégation par celui de l'enclavement.

[28] Cette peur de la disqualification est encore plus forte dans les quartiers sensibles où l'on reporte la faute de la stigmatisation du quartier sur les cages d'escalier ou les immeubles voisins. Les enquêtes de Y. LEBORGNE donnent plusieurs illustrations de ce phénomène de report.

Chapitre 3

L'enclavement: une autre façon d'analyser les banlieues

Avec le développement de la mobilité, une approche de la ségrégation à travers les localisations résidentielles des ménages est trop restrictive et ne rend pas suffisamment compte de la complexité des formes d'entre-soi et d'exclusion relatives aux comportements des citadins. En effet, les territorialités quotidiennes des citadins se sont progressivement externalisées vis à vis du quartier de résidence, à travers un usage de l'espace en archipel (ASCHER, 1995) dépendant avant tout de la localisation des activités recherchées (lieux de travail ou de formation, centres commerciaux…). Ainsi, sans être pour autant devenu un espace secondaire, le quartier n'est plus le terrain privilégié pour consommer, se divertir, travailler... Par conséquent, la prise en compte de la mobilité quotidienne, mais aussi des nouvelles territorialités et des inégalités qu'elle implique, apparaît comme une évidence dans l'analyse des phénomènes d'exclusion spatiale. Afin de révéler l'existence de fragmentations urbaines, l'étude de la ségrégation résidentielle doit donc être complétée par une analyse de l'enclavement. Ce concept permet en effet d'étudier le niveau d'intégration d'un quartier et de ses habitants à la ville à travers les mobilités quotidiennes. L'analyse des mobilités des citadins et de leurs conséquences dans les processus de fragmentation urbaine apporte alors un regard nouveau sur les quartiers sensibles qui peuvent être étudiés autour de la dialectique ouverture/fermeture.

3.1 Prolonger le concept de ségrégation

Le concept de ségrégation fait explicitement référence à l'idée de la division sociale de l'espace. H. VIEILLARD-BARON (2001) définit la ségrégation comme l'« *action de séparer des éléments, par exemple des individus d'origine ou de religion différentes à l'intérieur même d'un pays, d'une ville ou d'un quartier* ». R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY (1992), dans leur propre définition de ce concept, insistent sur l'association entre des processus de séparation et des processus d'agrégation. É. MAURIN (2004) estime, quant à lui, que ce sont d'abord ces processus d'agrégation qui produisent la ségrégation. Ce concept renvoie alors à un type d'organisation spatiale, fondé autour de l'idée que les individus recherchent, spontanément ou artificiellement, une certaine homogénéité de voisinage, et par conséquent s'éloignent de ceux qui ne leur ressemblent pas.

Cependant, il existe un écart important entre cette conception large de la ségrégation et les analyses permettant de la mesurer. Celles-ci opèrent alors un recentrage sur une thématique de la ségrégation, généralement la localisation résidentielle des ménages, plus facile à observer (cf. CHAPITRE 2). L'analyse de la ségrégation résidentielle est pourtant imparfaite, non pas en raison des méthodes de mesure employées mais plutôt à cause de l'interprétation qui peut être faîte des résultats celle-ci. Par contre, complétée par une étude de la distanciation entre les groupes sociaux, au cours des mobilités quotidiennes, elle apporte un éclairage important sur les fragmentations urbaines.

3.1.1 Les limites de l'analyse de la ségrégation résidentielle

La localisation résidentielle des ménages est le processus ségrégatif le plus aisé à mesurer ou à observer dans l'espace, notamment parce qu'il permet de saisir les individus dans une position relativement statique, celle du domicile. En effet, si les mobilités résidentielles des ménages induisent une évolution de la ségrégation, les effets de ce processus sur un territoire sont perceptibles à partir d'un intervalle de temps assez long. Cependant, la définition du concept dans un sens élargi ne propose pas le choix du lieu de domicile comme le seul et l'unique facteur ségrégatif. La définition d'H. VIEILLARD-BARON (2001) n'est d'ailleurs pas restrictive en ce sens. L'erreur trop souvent commise est de considérer, lors de l'analyse des divisions sociales de l'espace, les citadins comme des individus immobiles, dont la territorialité quotidienne est circonscrite, plus ou moins,

aux limites du quartier. La conséquence de cette erreur est alors de croire que le quartier est l'espace support de l'essentiel des échanges sociaux. Partir de ce postulat peut poser deux problèmes majeurs.

Le premier problème apparaît lorsque la focalisation du processus ségrégatif autour du domicile des individus laisse sous-entendre qu'une proximité de voisinage implique inéluctablement des interrelations fortes entre voisins. Il est à nouveau question ici du mythe de la mixité sociale (cf. CHAPITRE 2). La fonction de générer du lien social est souvent attribuée à la mixité, notamment au cours des entretiens que nous avons réalisés, sans que cela ne puisse être démontré. Au contraire, nous savons au moins depuis les enquêtes de J-C. CHAMBOREDON et M. LEMAIRE (1970) sur la mixité dans un grand ensemble, que celle-ci ne garantit pas l'instauration de relations sociales entre les voisins d'origines sociales différentes. Pour reprendre les termes de M. LUSSAULT (LEVY, LUSSAULT, 2003), « *si la coprésence produit et exige la proximité topographique, pour autant, elle peut aller de pair avec la faiblesse des interactions entre objets coprésents* ». Il ajoute plus loin que « *la densité et la diversité d'une situation spatiale, si elles sont a priori favorables au développement absolu des interactions, ne suffisent pas d'elles-mêmes à créer celles-ci, qui dépendent des stratégies d'acteurs* » (p.212-213). Ainsi, l'existence d'un quartier de forte mixité sociale ne signifie pas qu'il y ait un dialogue et des échanges entre les habitants de ce quartier. Le reportage sur les choix de localisation résidentielle des « bobos » (bourgeois-bohêmes) dans les quartiers populaires parisiens (MOGHAIZEL, 2007), diffusé sur la chaîne de télévision ARTÉ, illustre parfaitement ce paradoxe de la recherche de mixité chez les « bobos » sans réelles volontés d'interactions avec leur nouveau milieu. Les conséquences pour les habitants des classes populaires ont plus été rudes, puisqu'à la perte d'identité de leur quartier s'est ajouté une hausse du prix des loyers dans ces espaces alors gentrifiés. Dans la capitale, cette mixité artificielle a finalement pour conséquence d'accroître les processus de relégation des habitants des derniers quartiers populaires de Paris vers la banlieue. M. RONCAYOLO (1982) estime lui aussi que « *la mixité d'un quartier (par exemple d'un quartier en rénovation) n'implique pas, pour autant, l'existence de relations entre les groupes extrêmes qui l'habitent – probablement dans une phase transitoire. On ne peut donc réduire la ségrégation à ses manifestations spatiales et, à plus forte raison, à une simple distance géométrique. C'est au contraire le rapport entre distance topographique et distance sociale, qui peut, dans*

une certaine mesure, qualifier les sociétés et permettre d'apprécier les effets de compositions territoriales concrète » (p.106-107).

Le second problème est de passer à côté d'autres formes ségrégatives comme les stratégies d'évitement (qui représentent une partie des stratégies d'acteurs évoquées par M. LUSSAULT) qui consistent à éviter ou à favoriser certains lieux, dans et en dehors du quartier, en permanence ou temporairement, dans le souci de ne pas se mettre en contact avec certains individus jugés disqualifiants. Les stratégies d'évitement diffèrent des stratégies de ségrégation résidentielle dans le sens où elles apparaissent lorsque la proximité d'un quartier avec d'autres est suffisamment forte pour leur faire partager un certain nombre d'équipements ou de services, ou lorsqu'il existe une certaine mixité sociale au sein même du quartier. La mobilité des individus est alors mise à contribution afin de pouvoir transférer l'usage d'un lieu vers un autre jugé plus acceptable parce qu'il n'est pas fréquenté par certaines populations.

L'évitement scolaire est un cas d'école lorsqu'il s'agit d'illustrer les stratégies d'évitement. L'importance du phénomène ségrégatif dans le choix des écoles se manifeste à travers de nombreuses études conduites par des géographes ou des sociologues (FRANCOIS, 2004 ; FELOUZIS, LIOT, PERROTON, 2005). Les stratégies déployées pour contourner la carte scolaire, qui détermine l'établissement scolaire de chaque logement, sont particulièrement sophistiquées : demande de dérogation, inscription dans une option rare (langue étrangère, classe européenne, activité culturelle…) et même déclaration d'adresse fictive pour l'élève. Les parents expriment à travers ces pratiques le souci de choisir l'établissement qui pourra répondre au mieux à leurs attentes en matière d'éducation mais cherchent surtout à éviter un certain nombre d'établissements qu'ils jugent à risque ou desservis par une mauvaise réputation, notamment en raison de la composition sociale et ethnique des élèves les fréquentant. La carte scolaire, dont un des principes est de favoriser la mixité sociale dans les établissements, ne parvient pas à la garantir. Pourtant, dans le cadre de l'école, tout le monde reconnaît les vertus de cette mixité, qui permet aux élèves, issus de familles en difficulté d'intégration sociale, de bénéficier d' « *externalités positives* » (MAURIN, 2004) au contact d'élèves de milieux sociaux supérieurs à travers une émulation intellectuelle et parce qu'à l'âge de l'enfance les oppositions sociales ne se manifestent pas encore.

Les tensions autour de l'évitement scolaire sont si vives que les recherches de J-C. FRANCOIS (2004) mettent en évidence qu'une ségrégation arrangée existe même au sein de certains établissements. En effet, afin de conserver une mixité sociale globale dans une école ou un collège, et de limiter le départ des meilleurs élèves, les chefs d'établissements, les enseignants et les parents d'élèves aménagent des classes de niveau. Ces classes permettent aux élèves les plus favorisés d'être ensemble. Cette séparation des élèves produit, de fait, une ségrégation interne aux établissements qui rend inopérants les effets positifs de la mixité sociale. La mixité fictive générée par cette pratique renforce davantage l'opacité autour de la question de l'évitement scolaire.

La réforme de la carte scolaire a fait l'objet de débats pendant la campagne présidentielle de 2007 (et encore aujourd'hui, depuis ses aménagements), certains estimant qu'elle ne remplissait plus son rôle, d'autres qu'elle était trop contraignante pour les familles. Une des premières décisions du nouveau gouvernement a été d'annoncer que l'ensemble des dérogations seraient examinées pour la rentrée 2007/2008, laissant ainsi la liberté du choix de l'établissement de leurs enfants aux familles. Cette mesure n'a eu pour sa première rentrée que peu d'effets, imputables à son annonce trop tardive pour que les familles le souhaitant puissent prendre leurs dispositions ou, plus simplement, parce que la plupart de celles qui veulent s'échapper de la carte scolaire dérogeaient déjà à la règle. Un article récent du quotidien Le Monde (PERUCCA / LE MONDE, 2008) témoigne du déclin des effectifs d'un collège du Mans classé en ZUS, notamment depuis la réforme de la carte scolaire. « *Petit à petit, les familles les plus aisées se détournent de cet établissement situé en zone sensible* » (PERUCCA / LE MONDE, 2008). La liberté offerte aux familles par cette réforme s'explique par la pression constante qui s'exerce à l'encontre de la mixité à l'école. A cette question de la mixité est renvoyée la question des moyens attribués aux établissements accueillant des publics susceptibles d'être en situation d'échec scolaire, comme les Zones d'Éducation Prioritaires[29]. Deux visions s'opposent : celle qui veut faire de l'école un espace de mixité (une recherche d'homogénéité des établissements) et celle qui souhaite favoriser un certain type d'établissements (la mise en valeur de l'hétérogénéité en attribuant des moyens spécifiques à certains établissements jugés prioritaires). Jusqu'à présent, ces deux conceptions ont souvent été associées dans les politiques éducatives.

[29] Le cas de la politique des ZEP et de ses effets sera abordé dans le CHAPITRE 4.

D’autres formes d’évitement existent mais sont souvent beaucoup plus difficiles à évaluer. Elles peuvent prendre la forme d’une sous-fréquentation par une partie des habitants du quartier (ou d’un quartier voisin) d’un équipement culturel, d’un petit centre commercial, d’un centre de loisirs et même de camps de vacances organisés pour les enfants ou les adolescents (pour ce dernier exemple : MOULIN, 2001). Ces évitements sont autant d’actions individuelles qui limitent les échanges et la mixité sociale, et qui participent au cloisonnement des populations autour de profils différents d’appropriation de l’espace. D’autres raisons, extérieures aux logiques d’évitement, peuvent participer à une explication de ces comportements : rapports aux services publics antagonistes, besoins différents, attitudes consuméristes… Mais, ces motifs ne peuvent se substituer complètement aux logiques ségrégatives.

3.1.2 La ségrégation : une distanciation sous toutes ses formes

La mesure de la ségrégation à travers les localisations résidentielles s’avère donc imprécise car elle est incomplète. L’espace de vie d’un individu, comme son réseau social, ne se limite pas à son espace de résidence mais s’étend bien au delà. L’école fréquentée n’est pas toujours celle de son quartier ; les gens ne se rendent pas nécessairement dans le centre commercial le plus proche de chez eux pour faire leurs courses… Cette conception de la ségrégation survalorise donc le quartier aux dépens de l’espace de vie quotidienne, qui inclut des lieux souvent éclatés dans la ville. Analyser la ségrégation sociale sans prendre en compte les mobilités quotidiennes (en opposition aux mobilités résidentielles) est alors une erreur. M. LUSSAULT (LEVY, LUSSAULT, 2003) l’a bien compris lorsqu’il établit sa typologie des formes de la ségrégation (cf. ENCADRÉ 3.01 p.106). S’il étudie d’abord les formes de la ségrégation à travers la dialectique hétérogénéité / discontinuité, il ajoute deux autres dimensions à la ségrégation en introduisant les concepts de qualification (autrement dit ‘comment est perçue la mixité par ceux qui la vivent ?’) et de distanciation.

La distanciation, dont il est question, fait implicitement références aux stratégies d’évitement. Elle recouvre l’ensemble des stratégies et des actes de mise à distance de lieux ou d’individus connotés négativement. M. LUSSAULT (LEVY, LUSSAULT, 2003) pense d’ailleurs que « *cette prise de distance est une activité essentielle à prendre en compte pour comprendre l’agencement des espaces* » (p.271). En effet, elle a des

répercussions importantes en termes de fragmentation urbaine. Si la distanciation s'exerce également dans les choix résidentiels, il nous paraît important de les distinguer des autres pratiques de mise à distance, notamment celles menées dans le cadre de la mobilité quotidienne. Cette dernière retrace l'inscription de l'espace de vie des individus dans la ville. Elle met à jour de nouvelles relations ou mises à distance qui n'apparaissent pas dans l'analyse de la ségrégation résidentielle.

1 – Hétérogénéité forte / Discontinuité faible : absence de ségrégation

a / Très faible intensité des stratégies de distanciation sociales, forte qualification positive de la situation par les individus : mixité

b / Stratégies de distanciation importantes, qualification négative : promiscuité

c / Hétérogénéité très forte, discontinuité très faible, distanciation très faible, qualification très positive, légitimation politique : cosmopolitisme

2 – Hétérogénéité faible / Discontinuité forte : ségrégation

a / Très forte distanciation sociale, qualification négative du contenu social de l'espace, légitimation politique éventuelle : ségrégation voire ghettoïsation

b/ Très forte distanciation externe, légitimation politique, forte qualification positive : entre-soi

c/ Distanciation externe légitimée par la fonctionnalité : spécialisation

d/ Hétérogénéité très faible, discontinuité très forte, distanciation sociale et qualification réflexive positive très intenses, bonne qualification sociale, légitimation politique : isolat ou « *gated communities* »

ENCADRÉ 3.01 : Les formes de la ségrégation d'après M. LUSSAULT (2003)

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Ne s'interroger sur les processus ségrégatifs qu'à travers les localisations résidentielles des ménages, c'est donc faire l'impasse sur un certain nombre de réalités propres à éclairer les phénomènes de fragmentation urbaine. Le concept de ségrégation doit donc être appréhendé d'une façon plus générale. Ainsi F. MADORÉ (2005), à propos des définitions de ce concept, résume ainsi la pensée de Y. GRAFMEYER : « *Partant de cette polysémie, Y. GRAFMEYER (1994 et 1996) nous propose trois façons différentes, mais complémentaires, de décrire la ségrégation : mesure des distances résidentielles entre des groupes définis sur des bases démographiques, mais surtout sociaux ou*

ethniques ; évaluation de l'accès inégal aux biens et services offerts par la ville ; étude des enclaves à profil très marqué par leur caractère ethnique, racial ou social, ce qui renvoie à l'image du ghetto et, en France, de la banlieue sensible ». Il ajoute ensuite que « *c'est sans doute dans cette troisième voie que l'on se rapproche le plus de l'acception originelle de la ségrégation.* » Ces trois visions de la ségrégation s'articulent de fait autour de la prise en considération des deux familles de mobilités : les mobilités résidentielles et les mobilités quotidiennes. Le concept d'enclavement, parce qu'il s'inscrit par définition dans la continuité de celui de ségrégation mais aussi parce qu'il permet d'approfondir davantage autour des questions de mobilité quotidienne, apparaît dès lors comme un meilleur angle d'approche pour étudier les banlieues.

3.2 L'enclavement dans la ville

L'enclavement, selon L. MOZERE (1999), serait l'« *un des handicaps majeurs dont auraient à souffrir ces espaces* » (les banlieues) et qu' « *une telle ségrégation manifesterait, de manière particulièrement brutale, la mise à l'écart de ces quartiers que certains ont souvent hâtivement assimilée à un processus de 'ghettoïsation'* » (p.11). L'enclavement apparaît donc comme le prolongement exacerbé d'un processus de ségrégation. Cependant, pour arriver à une telle conclusion, ce concept doit être défini de façon extensive, dépassant le sens communément admis d'un défaut d'accessibilité.

3.2.1 L'origine de l'enclavement : de l'étymologie au concept

B. STECK (2000) précise l'origine étymologique de l'enclave : que ce soit du latin *clavis* ou du grec *κλεισ* (kleis), le sens originel est le même, à savoir la clef mais aussi le verrou, et d'une manière générale « *tout ce qui sert à fermer, fermeture d'une habitation d'abord (verrou, crochet, clef), ou d'un vêtement (agrafe) ou encore d'un territoire (passe, détroit)* » (p.16). Dans la langue française, le sens du terme « enclavement » nous renvoie systématiquement à l'idée de fermeture et ce quel que soit son usage : dans la navigation maritime lorsque les glaces entourent et enferment un navire ; en gynécologie quand le passage de l'enfant est bloqué au cours d'un accouchement; c'est aussi un terme juridique qui désigne une parcelle qui n'a pas d'accès direct à l'espace public (STECK, 2000). D'autres exemples existent et il serait vain d'en faire une liste exhaustive. En géopolitique, l'enclavement est une situation associée aux espaces que l'on pourrait qualifier de coupés du monde. Un état, ou un territoire, enclavé est défini comme un pays dont l'espace territorial n'a pas d'accès direct à la mer, où bien parce qu'il est contenu dans un autre état sans lui appartenir (LEVY, LUSSAULT, 2003 ; BRUNET, FERRAS, THÉRY 1992 ; GEORGE, VERGER, 1996). La problématique soulevée ici est celle de l'accessibilité au monde, rendue délicate par une position spatiale contraignante caractérisée par l'absence d'ouverture libre. L'enclave désigne alors un espace cloisonné.

Se pose alors la question des limites de l'enclave. Il apparaît en effet comme primordial de s'intéresser aux bornes de cet espace, mais aussi à ses portes (closes dans une situation d'enclavement), pour comprendre ce qui produit cette fermeture. Les limites, ou frontières, permettent de différencier ce qui est contenu dans l'enclave et ce qui se trouve à l'extérieur, c'est-à-dire ce qui l'environne. La nature des limites offre des atours

différents : elles peuvent être constituées à partir de milieux naturels de type infranchissables ou contraignants (montagnes, déserts…), de frontières étatiques (et par conséquent juridique, politique… qui constituent autant d'obstacles à l'ouverture et à la circulation), de remparts (murs d'enceinte, certaines coupures urbaines telles que les grands axes routiers et ferroviaires…)… Mais elles peuvent aussi être symboliques et l'obstacle qu'elles représentent alors est davantage cognitif.

La question de la frontière est particulièrement importante lors de l'évocation de l'enclavement car elle participe activement à la mise à distance des individus. A propos de la frontière urbaine qui est au cœur de notre propos, A. ARRIF et A. HAYOT (2001) expliquent qu'elle est « *une construction sociale et symbolique – passée et en acte – qui peut, par ailleurs, s'appuyer sur des éléments territoriaux, architecturaux, topographiques, donc sur un espace matériel qui donne une certaine consistance à son existence et l'inscrit dans l'ordre de l'évidence.* » Elle s'intègre au processus d'exclusion sans que l'on en prenne toujours conscience. Ainsi, un changement de forme architecturale (habitat pavillonnaire/grand ensemble) marquera une différenciation entre deux espaces et sera à même de participer à la constitution de deux communautés distinctes parce que ne résidant pas dans le même type d'espace et par conséquent ne se fréquentant pas (MOULIN, 2001). La frontière sert d'appui aux divisions sociales et territoriales de l'espace. Elle ne porte pas toujours en elle le germe de la séparation mais sa forme spatiale (évocatrice de rupture) peut être mise à contribution afin de découper l'espace. Une frontière n'est donc pas naturelle. Elle demeure une construction humaine, souvent en perpétuel mouvement en raison des migrations, des modifications urbaines et sociales... Le rôle de la frontière sera donc à repositionner dans un processus plus global[30]. Cependant, il faut garder à l'esprit que sans frontière, même cognitive, on ne peut diagnostiquer une situation d'enclavement. Il est essentiel, dès à présent, de faire une distinction entre l'état d'enclavement, comme résultat d'une situation de cloisonnement, et son processus, qui vient d'être évoqué et qui implique de s'interroger sur l'ensemble des mécanismes débouchant plus ou moins directement à cette situation. Cependant, il est parfois difficile de distinguer l'un de l'autre lorsque l'état s'intègre au processus et participe, à l'occasion d'un cycle vicieux, à son amplification.

[30] L'analyse des frontières urbaines, partie intégrante du processus d'enclavement d'un quartier, prendra appui sur l'exemple des banlieues havraises dans le CHAPITRE 4.

La fermeture des espaces enclavés sous-entend aussi l'idée d'un déplacement inaccompli, divers obstacles aliénant cette capacité. Un espace devient enclavé dès lors que ses relations avec ses voisins, et au delà, sont difficiles voire impossibles à réaliser. Progressivement, le concept d'enclavement a été étendu à la thématique de la mobilité, notamment en lien avec l'idée d'accessibilité. L'enclavement désigne alors une situation lors de laquelle un espace n'a plus la capacité d'entrer suffisamment en relation avec d'autres pour un usage donné. En dessous d'un certain seuil d'accessibilité dont la mesure dépend en partie des représentations d'acteurs, un espace peut être qualifié d'enclave. La géographie des transports mais surtout celle du développement ont participé en ce sens à la conceptualisation de l'enclavement dans le souci de révéler les différentes natures d'obstacles dégradant l'accessibilité. Une partie de ces analyses se sont donc portés sur les réseaux de transport qui autorisent ou non les déplacements d'un lieu vers un autre. L'enclavement, dans ce cas de figure, transporte l'image d'un espace plus ou moins déconnecté. Mais les obstacles relatifs à l'enclavement dépassent la seule question des infrastructures et de leur exploitation économique, trop souvent étudiée de manière isolée. Ainsi, B. STECK (2000) classe ces différentes barrières en quatre grandes familles, les obstacles naturels, culturels, économiques ou politiques, ce qui étend considérablement le champ de recherche sur l'enclavement et en permet une conceptualisation ajustable à de nombreuses échelles.

3.2.2 Un enclavement en milieu urbain

L'enclavement d'un espace se définit surtout à partir des représentations de ceux qui le jugent enclavé. Pour J. DEBRIE (2001), « *être enclavé, c'est être fermé dans une logique d'espace que l'on voudrait ouvert* » (p.37). Or, le niveau de cette ouverture souhaitée dépend des acteurs qui la demandent ou l'exigent, toujours en comparaison à d'autres espaces, ce qui fait dire à J. VARLET (1997) qu'« *il n'y a d'enclavement et de désenclavement que par rapport à un ailleurs mieux desservi* » (p.327). L'enclavement apparaît ainsi comme une construction d'acteurs en quête d'une meilleure intégration ou d'une meilleure accessibilité, qui s'appuie sur des perceptions et des représentations inéluctablement subjectives. B. STECK (2000) s'interroge justement sur l'éventuelle objectivation de l'enclavement : « […] *y a-t-il une réalité de l'enclavement, objective, saisissable par la démarche scientifique ? Ou bien est-ce un construit subjectif, expression du sentiment que l'homme a de son isolement, de son enfermement, idée qu'il se fait de ce*

que pourrait être sa liberté de déplacement confrontée au constat de ce qu'elle est effectivement ? » (p.15). En ce sens, il n'est pas vain de s'intéresser à l'enclavement dans un milieu urbain malgré une connexion entre les lieux très importante. En effet, la représentation de cette connexion devient problématique en raison de l'existence de variables sociales et socio-psychologiques qui défont et remanient la trame urbaine au point de faire apparaître des distances infinies entre certains quartiers. La notion d'enclavement est donc relative au terrain sur lequel on observe d'éventuels processus de fermeture. Cela justifie pleinement l'ajustement de ce concept à la ville.

En ville, dans un espace où tout est potentiellement accessible, la question de l'enclavement se pose tout autant que dans une zone de haute-montagne ou dans un milieu rural. Cependant, les obstacles à la mobilité qui produisent les situations d'enclavement seront de natures différentes. L'accessibilité, définie par le terrain et les réseaux, occupera une place secondaire dans cette analyse de l'enclavement, même si les ruptures urbaines et l'organisation des réseaux de transport peuvent parfois apparaître particulièrement discriminantes pour certains quartiers. Cela se fera au profit d'une lecture sociale de l'espace et de ses implications en termes de pratiques de mobilité, de comportements et de fragmentations urbaines.

Adapter le concept d'enclavement au milieu urbain, c'est d'abord reconnaître que ce ne sont pas directement les quartiers qui sont enclavés, ceux-ci restant souvent accessibles physiquement (cf. CHAPITRE 6), mais plutôt leurs habitants sédentarisés ou juste dépendants de réseaux de transport inadéquats à leur situation. En effet, les réseaux de transports en commun ne permettent pas toujours de se rendre sur un lieu de travail parce qu'il n'est pas desservi ou que les horaires de desserte ne sont pas adaptés. Certains résidents adoptent aussi des comportements de repli au sein de leur quartier duquel ils sortent le moins possible. Une modification de la composition sociale du quartier aurait alors pour effet un désenclavement quasi immédiat, puisque les nouveaux habitants, plus enclins à la mobilité ou motorisés, ne souffriraient pas des mêmes obstacles. De même, le déplacement des populations enclavées dans un autre quartier conduirait à sa fermeture progressive, ces derniers emportant avec eux leurs handicaps face à la mobilité. Nous aurions alors tort de croire que l'enclavement n'est qu'un mécanisme inhérent à un espace, c'est aussi et surtout un phénomène social.

L'enclavement correspond alors à un processus concernant tout ou partie des habitants d'un espace qui, par choix ou par contrainte (absences de ressources économiques, sociales ou culturelles), ne parviennent à sortir de leur espace résidentiel. Cette lecture de l'enclavement tend à considérer que les territoires ne portent pas toujours en eux le germe d'une situation d'exclusion et qu'ils ne peuvent alors être mis entièrement en cause dans les processus d'enclavement. Mais, parce que les territoires sont habités, appropriés et identifiés par les hommes, ils ne peuvent non plus être dissociés des processus d'enclavement. En effet, au delà des entraves à la mobilité, inhérentes aux territoires précédemment évoquées, l'image d'un quartier participe aussi à son enclavement, que ce soit par une position spatiale, une histoire, une architecture… (cf. CHAPITRE 4) C'est pourquoi nous ne ferons pas l'impasse sur une approche par les territoires, le résultat d'un processus d'enclavement étant de surcroît toujours spatialisé.

3.2.3 Quartiers fermés, quartiers enclavés ? L'exemple des *gated communities*

Si l'enclavement se définit comme la fermeture d'un territoire vis à vis d'autres, tous les quartiers « fermés » sont-ils pour autant des espaces enclavés ? Et qu'en est-il notamment des quartiers résidentiels fermés qui constituent l'un des deux pôles des formes de fragmentation urbaine ? Ces quartiers sécurisés apparaissent à bien des égards comme des enclaves dans les villes puisqu'ils sont inaccessibles depuis l'extérieur et gérés de façon interne. Depuis plus d'un siècle[31], les villes du continent américain connaissent le développement de ces espaces résidentiels fermés connus également sous le nom de *gated communities* aux Etats-Unis ou de *barrio* en Amérique Latine. Concernant d'abord des populations appartenant aux classes sociales supérieures, le phénomène s'est amplifié touchant maintenant les classes moyennes solvables et certains groupes sociaux particuliers tels que les retraités. Ces *gated communities* font actuellement l'objet de nombreuses recherches universitaires tant elles apparaissent comme une évolution singulière de la ville, ces dernières années, pouvant être amenée à se diffuser dans le reste du monde, notamment en Europe.

[31] R. LE GOIX (2006) dresse un historique détaillé du développement des *gated communities* aux Etats-Unis dont il situe la naissance au milieu du XIXème siècle, une première phase d'expansion liée à l'innovation du produit dans les années 1940-1950, une période de forte croissance entre 1960 et 1970 et enfin une maturité de ce produit immobilier depuis 1970. « *Après 1970, les gated communities, devenues biens de consommation courante au même titre que les autres lotissements, semblent connaître un accroissement moins fort et plus régulier de leur clientèle.* » (LE GOIX, 2006, p.125).

Mis à part quelques exemples historiques de parcs résidentiels privés enclos comme le parc de Montretout à Saint-Cloud ou la Villa Montmorency (LE GOIX, 2006), les *gated communities* ne sont pas aussi anciens en France qu'en Amérique du Nord. Toutefois, leur essor dans les programmes immobiliers actuels est incontestable. La France est touchée comme l'ensemble du monde par le développement de ces quartiers fermés. Comme ailleurs, les quartiers résidentiels des classes aisées ont un coût financier d'accès très élevé et s'assurent ainsi d'une homogénéité de voisinage. Les espaces résidentiels fermés français s'adressent donc surtout aux classes moyennes supérieures qui ne peuvent assumer une sécurisation personnelle de leur domicile.

Alors que les processus de ségrégation classique (choix de la localisation résidentielle, prix du foncier, absence de logement social) ont toujours permis une relative homogénéisation des populations résidant dans un même espace, les espaces résidentiels fermés s'inscrivent dans une logique qui repousse encore davantage les limites de la mixité. L'objectif de ces nouveaux quartiers est que leurs habitants puissent se protéger contre toute intrusion extérieure non sollicitée à proximité de leur domicile que ce soit par le contrôle des nouveaux résidents (l'adhésion à une association de locataires ou un club selon des critères spécifiques est très souvent nécessaire / LE GOIX, 2006) mais aussi par l'édification d'une enceinte autour du quartier et par la surveillance des entrées et sorties de chacun. Un autre intérêt des *gated communities* est de sécuriser la valeur d'un bien immobilier par rapport à une dévalorisation liée au changement du voisinage ou à l'apparition d'un environnement néfaste.

3.2.3.1 Les quartiers résidentiels fermés entre sécurité et communauté

La sécurité est un aspect important des *gated communities* et correspond même au premier motif évoqué par les habitants de ces quartiers pour justifier leur choix. « *Les publicités, au départ, n'étaient pas centrées sur la notion de sécurité, mais sur l'entre-soi et le confort. Plus on a construit de zones résidentielles, plus la sécurité est devenue un thème central des campagnes de marketing* » (LOW, 2003). Ce soin pris pour la sécurité des habitants est devenu le point commun de tous les espaces résidentiels fermés. Toutefois, dans une démarche concurrentielle, les promoteurs immobiliers ont dû mettre en avant d'autres atouts pour leurs projets afin de se démarquer. La sécurité n'est plus que l'équipement de base commun au *package* (LE GOIX, 2006) de tous ces quartiers privés.

Dépassant la simple logique sécuritaire inhérente aux *gated communities*, les projets des promoteurs sont parfois construits autour de l'idée de constituer une communauté ou même un club réunissant des individus autour d'une activité commune. J. CHEVALIER et C. CARBALLO (2004) identifient trois formes de regroupement communautaire dans des espaces résidentiels fermés :

- générationnelle avec par exemple les *retirement communities* ;
- économique et élitiste (forme plus hypothétique selon eux car ils estiment que la majeure partie des opérations d'espaces résidentiels fermés sont destinés « *aux plus ou moins larges classes moyennes et moyennes supérieures* » (CHEVALIER, CARBALLO, 2004) plutôt qu'aux plus riches ;
- ou autour d'une passion commune (yachting, golf, équitation…), les *lifestyle communities*.

Pour J. CHEVALIER et C. CARBALLO (2004), le terme de club « *implique un sentiment d'appartenance à un lieu et à un groupe de partenaires, une vision partagée de la vie ensemble, des limites claires à une intimité choisie, limites permettant de construire et de préserver l'entre-soi* ». La garantie d'une homogénéité sociale, culturelle et/ou ethnique apparaît alors comme le principal attrait de ces espaces résidentiels fermés, ce qui permet leur qualification dans le langage courant de ghettos pour riches, à la nuance importante que, dans ce cas, la ghettoïsation est délibérément choisie. Les résidents de ces quartiers recherchent tout autant une sécurité physique contre la violence tant réelle que fantasmée, que la sécurité de vivre entre personnes de même classe sociale. « *RIVERA-BONILLA tout comme CALDEIRA partent de l'idée que les gens vivent dans des communautés fermées à cause de leur peur des agressions, mais concluent sur le fait que le cloisonnement est autant la résultante de problématiques raciales et de classes que la peur.* » (LOW, 2003) L'homogénéité sociale est vécue comme rassurante par les habitants. La mixité sociale comme ethnique (les deux étant bien souvent imbriquées) représente donc un danger.

Pourtant, nul besoin de bâtir un espace résidentiel fermé pour parvenir à maintenir un tel niveau d'homogénéité entre les habitants. Depuis longtemps, dans certaines résidences américaines, les propriétaires se réservent le droit d'accepter ou de refuser un nouveau résident sur des critères qu'ils définissent eux-mêmes. L'enceinte autour du

quartier ainsi que les dispositifs de contrôle et de barrières ont-ils alors une signification particulière ? Il existe une différence fondamentale entre les pays d'Amérique latine où la violence, particulièrement forte (enlèvements, cambriolages en présence des habitants…), prend directement pour cible les personnes appartenant aux classes moyennes supérieures, qui ne peuvent s'offrir une protection personnelle, et ceux d'Amérique du Nord. Aux Etats-Unis, la présence de l'enceinte relève davantage d'une signification symbolique que d'une réelle exposition à l'insécurité. « *Les murs rendent visibles les systèmes de contrôle social et d'exclusion de classe qui étaient déjà là, mais se reflètent désormais dans un environnement concret de stuc et de fer* » (LOW, 2003). Dès lors que cette enceinte revêt une signification sociale et constitue une entrave à la mobilité, les *gated communities* apparaissent comme des enclaves.

Les espaces résidentiels fermés français sont bâtis sur un modèle un peu différent de celui des *gated communities* aux Etats-Unis ne serait-ce, comme le pense B. SABATIER (2005), qu'en raison d'une conception différente de la propriété privée en France, où la clôture d'une propriété est une norme. Ces nouveaux espaces apparaissent sous la forme de petites résidences d'une dizaine de logements, clôturées et sécurisées, offrant parfois des équipements spécifiques aux locataires (piscine…). Les différences majeures entre ces résidences sécurisées françaises et les *gated communities* américaines sont la taille des résidences, l'amplitude des services proposés aux locataires mais aussi l'absence de la notion de communauté dans les projets français. La résidence sécurisée est, pour les propriétaires français, un service supplémentaire plus qu'un mode de vie.

Si la constitution de communautés fermées n'apparaît pas en France, c'est peut-être que les processus de régulation de la ségrégation fonctionnent et que les divisions sociales de l'espace produites par ces processus sont finalement assez stables pour qu'il n'y ait pas nécessité de les fixer davantage. Le sentiment de sécurité est plus important que dans d'autres pays. La sécurisation de l'espace public s'impose moins aux habitants. Par conséquent, les espaces résidentiels fermés français n'englobent souvent que les domiciles de leurs habitants et, éventuellement, un équipement de loisir. Ils connaissent toutefois un développement très important impulsé par les promoteurs immobiliers qui proposent de plus en plus ce type de produit. B SABATIER (2005) décrit, à ce sujet, la croissance de ces résidences fermées autour de la ville de Toulouse. D'abord proposé par un promoteur, cette

option sécuritaire est entrée dans le catalogue de l'ensemble des concepteurs de projets immobiliers par un réflexe d'ajustement. Si ces programmes résidentiels n'ont pas la même envergure et les mêmes ambitions qu'outre-Atlantique, leur multiplication pose néanmoins le problème de l'accroissement des fragmentations urbaines.

3.2.3.2 Une forme d'enclavement ?

Les *gated communities* présentent en effet toutes les caractéristiques d'un espace enclavé. Ils sont d'abord conçus à travers l'idée d'une mise à distance. De l'élaboration du projet par les promoteurs au choix des résidents de s'y installer, tout se fait dans le souci de se mettre à distance vis à vis des autres citadins, ou du moins d'une partie d'entre eux. La distance est alors infinie car il n'est pas possible pour ces derniers d'aller au contact des habitants des espaces résidentiels fermés. Cette distance est à la fois physique et renvoie dans ce cas à la notion de fermeture (le quartier est un espace fermé pour qui ne dispose pas du droit d'accès) mais elle revêt également une dimension sociale. Les résidents ont des caractéristiques sociales homogènes qui participent à leur mise à distance d'autres groupes sociaux ne bénéficiant pas des mêmes caractéristiques. Enfin, l'entre-soi est une dimension valorisée dans tous les projets de *gated communities*. L'idée de s'installer en communauté sur un territoire et de le gérer intégralement est le principe même de la territorialité. Cette notion de territorialité est d'autant plus renforcée qu'il existe une frontière visible au territoire et que la catégorisation *in* et *out* est d'autant plus évidente[32].

Pourtant, quel est vraiment l'espace enclavé ? Est-ce un quartier fonctionnant comme celui de San Jeronimo Lidice à Buenos Aires (« *Retranchés dans leurs lotissements fermés, les habitants de San Jeronimo Lidice empruntent les voies rapides pour traverser la ville, évitant les voies secondaires du quartier populaire voisin du Cerro del Judio, ancienne zone d'invasion consolidée.* » / PREVOT-SCHAPIRA 2005), dont les habitants ont accès à l'ensemble des ressources, services et équipements dont ils ont besoin et peuvent travailler et consommer où ils le souhaitent ? Ou est-ce plutôt ce quartier voisin, où les difficultés socio-économiques sont extrêmes et les habitants en situation d'exclusion sociale ? Le défaut d'accessibilité concerne moins les habitants des *gated communities* qui peuvent en entrer et en sortir à leur guise que leurs voisins interdits d'accès et surtout

[32] Cette catégorisation, *in* et *out*, s'observe parallèlement dans les cités sensibles comme l'explique C. RINAUDO (1999) où l'on fait partie de la cité ou pas.

exclus économiquement et socialement de la ville. L'exclusion qui touche les habitants des quartiers résidentiels fermés n'est que physique et non socio-économique. Les résidents des *gated communities* sont parfaitement intégrés à la société et ne souffrent pas de problème de représentation politique. Les quartiers résidentiels fermés seraient donc des enclaves qui n'entravent pas leurs habitants, ce qui peut sembler antinomique dans le cas d'un enclavement en milieu urbain.

Peut-on aussi considérer qu'un espace est enclavé dans la mesure où son état résulte du choix des acteurs qui l'occupent ? Selon cette hypothèse, l'enclavement n'est pas subi mais choisi. Les obstacles, qui entravent la mobilité des résidents et les relations vers l'extérieur, peuvent être levés à tout moment par les habitants eux-mêmes. L'enclavement sous cette forme est la conséquence d'un processus volontaire de s'isoler du reste de la société où plutôt d'une partie de la société que l'on juge disqualifiante et dangereuse. L'enclave ne contraint pas ou peu les résidents qui peuvent continuer à vivre comme auparavant. L'espace résidentiel fermé n'est alors qu'une extension de l'espace domestique qui englobe alors d'autres activités de loisirs et parfois de commerce dans un environnement sécurisé. Cette forme d'enclavement n'entre effectivement pas dans une logique d'exclusion ou d'auto-exclusion (des habitants du quartier) mais s'inscrit plutôt dans une démarche de mise à distance des « classes dangereuses ».

Est-il pour autant vécu comme quelque chose de positif par ceux qui ont fait le choix de s'isoler ? Sous cette forme, l'enclavement n'est pas toujours ressenti positivement. Il relève parfois plus de la nécessité et de la résignation pour retrouver une certaine sécurité que l'on estime avoir perdue. Les témoignages recueillis par S. LOW (2003) vont dans ce sens. C'est souvent la peur, parfois irrationnelle, de l'insécurité qui a mené les habitants des *gated communities* à y résider. Les aspects relatifs à la communauté de voisinage et aux services ne sont intervenus qu'en second lieu dans la décision d'emménager dans ce type de résidence. Plus qu'un choix positif, « se mettre à l'écart », « bâtir des murs autour de son quartier »… résultent d'une nécessité aux yeux des habitants de ces quartiers. C'est dans ces circonstances que les *gated communities* peuvent être considérées comme des enclaves, car elles sont vécues comme une obligation à laquelle doivent se soumettre leurs habitants pour retrouver une tranquillité d'esprit. Ils sont alors comme prisonniers de leur quartier. Cependant, cette forme d'enclavement n'est pas

comparable à celle qui concerne les quartiers sensibles. Une redéfinition de l'enclavement nous paraît alors nécessaire afin de distinguer la situation des banlieues, plus préoccupante.

3.3 Vers un renouvellement du concept d'enclavement

Alors que ce concept paraît pertinent dans l'analyse des banlieues, il est impossible de faire l'économie d'une redéfinition de l'enclavement dans un contexte urbain pour au moins deux raisons. D'abord, il convient de distinguer la situation des quartiers sensibles de celle des *gated communities*. Les conditions de la fermeture de ces espaces ne relèvent pas du même registre, car elles sont choisies dans un cas et subies dans l'autre. Ensuite, une redéfinition permet de préciser les divers processus conduisant à la fermeture de ces espaces. L'originalité majeure du phénomène d'enclavement en ville réside en effet dans son processus qui, malgré une proximité des lieux et une accessibilité physique importante, est producteur d'obstacles qui participent à la fragmentation urbaine et au cloisonnement des populations en situation socio-économique précaire dans certains quartiers.

3.3.1 La territorialité, la distance et la fermeture pour définir l'enclavement

Dans le premier chapitre, trois termes pouvant désigner le même type d'espace, les quartiers sensibles, étaient analysés afin de comprendre les choix sous-jacents à leur usage et les différents concepts qu'ils impliquaient. Ainsi, la cité traduit l'existence d'une différenciation, voire de l'appropriation forte d'un quartier, et d'une manière générale fait office de marqueur social de l'espace. La banlieue évoque la distance, que certains qualifient de sociale, de ce quartier vis à vis de la ville. Enfin le ghetto sous-entend sa fermeture, son cloisonnement. Or, au carrefour de ces trois termes et des notions qui leur sont associées apparaît le concept d'enclavement. Il se définit alors à travers trois phénomènes liés en un même processus : une séparation, une distanciation et un cloisonnement.

En effet, les trois notions sous-jacentes à la terminologie proposée participent au renouvellement du concept dans un milieu urbain où tout est potentiellement accessible en raison des moyens modernes de déplacements dont disposent la grande majorité des citadins (automobile, transport en communs…) et de la faible distance physique entre les lieux. L'enclavement ne se définit plus uniquement à travers le degré d'accessibilité (ou plutôt d'inaccessibilité) d'un espace de la même manière que la mobilité ne peut se résumer simplement à l'action de déplacement d'un individu d'un lieu à un autre mais prend en compte tous les ressorts socio-économiques, psychosociologiques… qui

permettent ou non le déplacement. Le processus d'enclavement peut se comprendre comme une succession d'obstacles qui ne parviennent pas à être franchis ou contournés afin d'améliorer l'intégration d'un lieu dans un ensemble plus vaste. L'environnement urbain suscite une redéfinition de ces obstacles qui apparaissent au détour de ces trois notions.

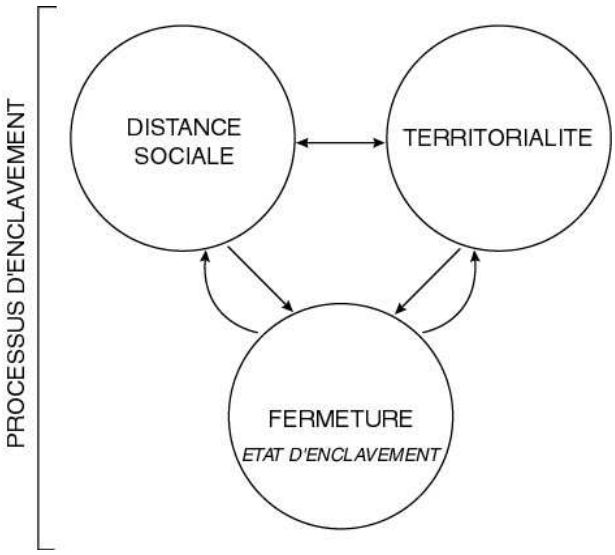


SCHÉMA 3.01 : Le processus d'enclavement

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Ainsi, d'une manière générale, si on reprend ce triptyque « distance/fermeture/territorialité » pour approcher le concept d'enclavement, on peut établir un effet de causalité entre ces trois notions aboutissant à l'enclavement (cf. SCHÉMA 3.01 p.122). La distance symbolique à la ville des quartiers faciliterait l'émergence de territorialités qui, à leur tour, auraient tendance à encourager le repli des habitants dans leur quartier, et en conséquence sa fermeture. Mais le problème pourrait être pris dans l'autre sens, l'appropriation d'un quartier par un groupe pourrait conduire à sa fermeture (symbolique) à l'arrivée d'autres groupes et, par conséquent, accentuer le déséquilibre social du quartier et sa mise à distance. Le processus d'enclavement dépend donc de l'interaction de ces trois notions et peut alors prendre des formes diverses.

3.3.2 Décrypter les processus d'enclavement

Derrière la notion de « territorialité », transparaît aussi toutes les perceptions et représentations de l'espace qui participent à ce processus. Au delà des stratégies de replis

observées dans certains quartiers, que R. BRUNET, R. FERRAS et H. THÉRY (1992) appellent « *mentalité de ghetto* », les phénomènes de rejet ont toute leur importance pour comprendre le malaise de ces quartiers. La territorialité, ce n'est donc plus seulement celle des habitants des cités mais aussi celles des résidents des autres quartiers et des acteurs qui interviennent sur l'espace urbain. L'identité d'un quartier se construit dans un système d'interactions entre l'appropriation par ses habitants, la perception des acteurs urbains et l'image qu'il dégage vers les autres citadins (cf. CHAPITRE 1).

Cette approche par les représentations est essentielle car elle révèle les stratégies d'acteurs, bien qu'elles ne soient pas toujours conscientes, qui vont s'intégrer dans un processus plus global. Ainsi, plusieurs logiques vont s'imbriquer pour produire une situation d'enclavement. Alors que les relations entre les facteurs sont particulièrement complexes et systémiques, et par conséquent difficiles à schématiser, il paraît plus pertinent d'étudier ce processus à travers les effets induits par les comportements et stratégies de chaque type d'acteurs : les habitants des ZUS, les autres citadins et les acteurs mettant en œuvre les politiques publiques.

La première dynamique en œuvre dans le processus d'enclavement est celle de la ségrégation qui, déployée dans les comportements individuels de localisation spatiale, participe à la constitution d'espaces de relégation, de quartiers victimes d'une disqualification sociale si intense qu'ils sont abandonnés par ceux qui le peuvent au profit d'autres quartiers porteurs d'une image plus positive (cf. SCHÉMA 3.02 p.124). En produisant cette relégation dans certains quartiers et en leur attribuant une empreinte sociale forte, les pratiques ségrégatives s'intègrent au processus d'enclavement. Ils créent une distinction sociale mais établissent également une distance entre ces quartiers et la ville.

Ces stratégies peuvent être qualifiées d'externes dans la mesure où elles sont le fruit d'individus qui n'habitent plus dans ces quartiers, ou ne fréquentent plus certains lieux (écoles, centres commerciaux…) en commun avec les populations disqualifiées. Il est important de noter que le résultat de cet enchaînement ne se réalise que par la généralisation de choix de localisation individuels et personnels. Dans la perspective d'un enclavement perçu comme le résultat d'obstacles à la mobilité non-dépassés, ce premier processus, exogène, relate surtout la mise en place de certains de ces obstacles :

concentration des plus défavorisés dans quelques quartiers, inattractivité des lieux qu'ils fréquentent, stigmatisation des lieux et des personnes… Cette schématisation (cf. SCHÉMA 3.02 p.124) représente donc un enchaînement ségrégatif classique, associé aux pratiques d'évitement. L'enclavement s'inscrit dans la continuité de ce processus. La ségrégation constitue donc un point de départ aux formes d'enclavement dans les banlieues.

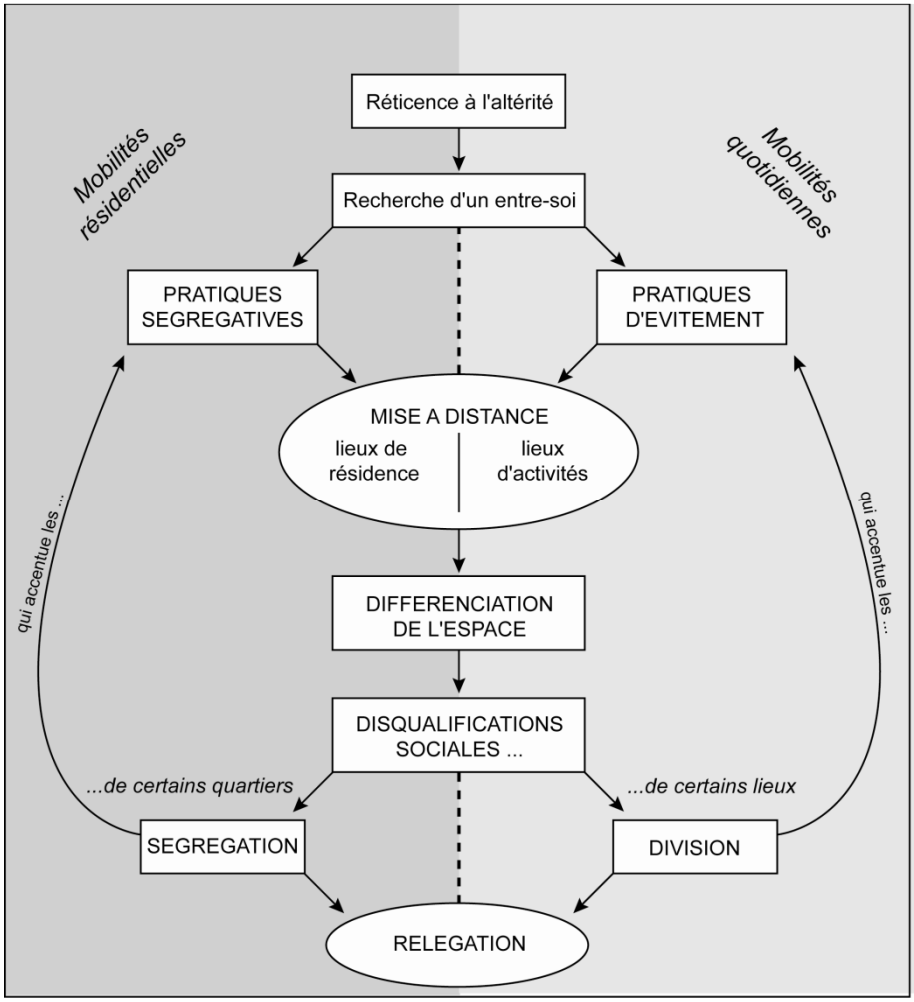


SCHÉMA 3.02 : La distanciation : un préalable à l'enclavement

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Associé aux comportements ségrégatifs, un second processus cette fois-ci interne aux quartiers sensibles, le repli des populations en situation d'exclusion, participe également à l'enclavement des banlieues (cf. SCHÉMA 3.03 p.125). A la différence des habitants des *gated communities* qui font le choix de s'exiler dans des quartiers relativement clos, et qui conservent l'aptitude pour s'en extraire, les habitants des

banlieues subissent l'enclavement comme un système de contraintes subtilement lié à leurs situations économique et socioculturelle. Comme le formule M. RONCAYOLO (1982), « […] *le ghetto se fabrique, par ces phénomènes d'enclavement, qui ne tiennent pas seulement à la difficulté des déplacements, à la marginalité géographique, mais à l'impossibilité de sortir de cette situation de logement et même d'un certain statut social : populations captives, dit-on* » (p.119). Cette partie du processus d'enclavement des banlieues rend donc celui-ci incomparable avec un phénomène équivalent dans les « ghettos dorés ». Les obstacles qui se dressent face à la mobilité des habitants paraissent souvent difficile à contourner. Le repli s'imposerait alors comme la situation la plus optimale à court terme.

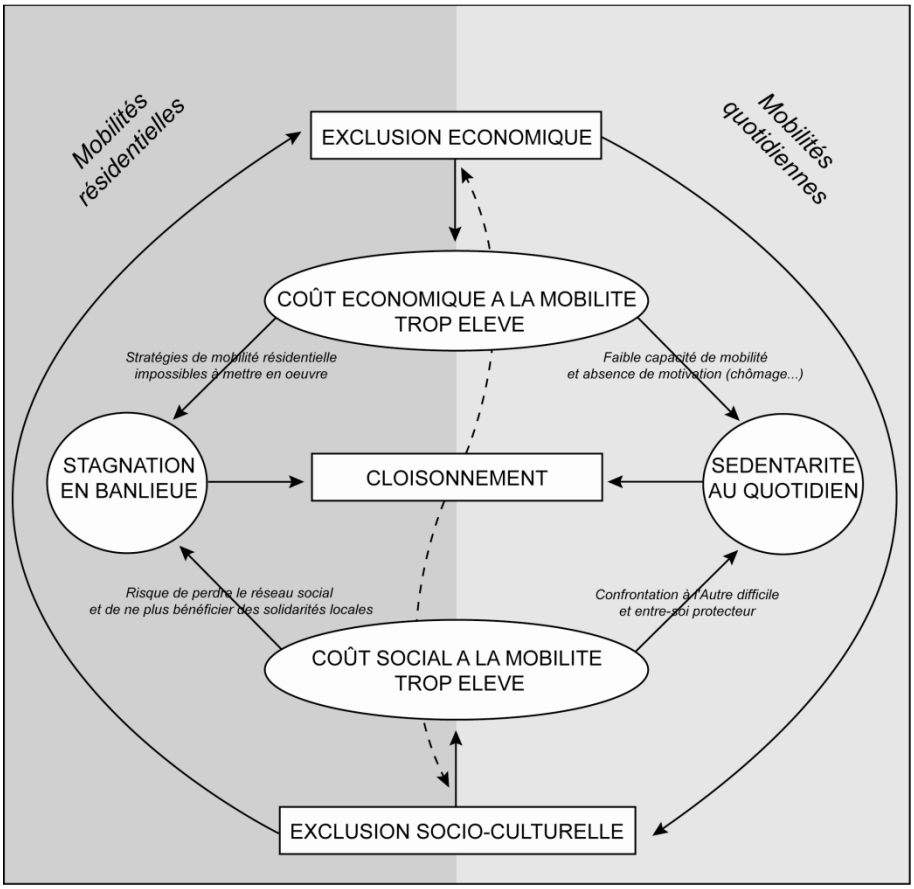


SCHÉMA 3.03 : Le cloisonnement dans les banlieues par un système de contraintes

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Cette schématisation d'un cloisonnement des habitants dans les quartiers sensibles attribue donc un caractère sédentaire à ces populations qui reste cependant à démontrer (cf. PARTIE 3). Pourtant, ce processus de fermeture interne inspire largement les actions des

pouvoirs publics à destination de ces quartiers, notamment en matière d'amélioration de l'accessibilité des résidents des ZUS aux services publics qui, dans un souci d'équité territoriale, s'y implantent massivement (cf. CHAPITRE 5). Il est alors utile de s'interroger sur la nature des obstacles à la mobilité. La création d'une ligne de tramway aura-t-elle le moindre effet sur le désenclavement d'un quartier vers le centre-ville si celui-ci n'est pas plus attractif pour les habitants ? Ou encore : un service public sera-t-il plus fréquenté s'il est implanté en bas des tours d'immeubles ? Sa faible utilisation est-elle au contraire imputable à d'autres facteurs comme le désintérêt des personnes pour l'institution ?

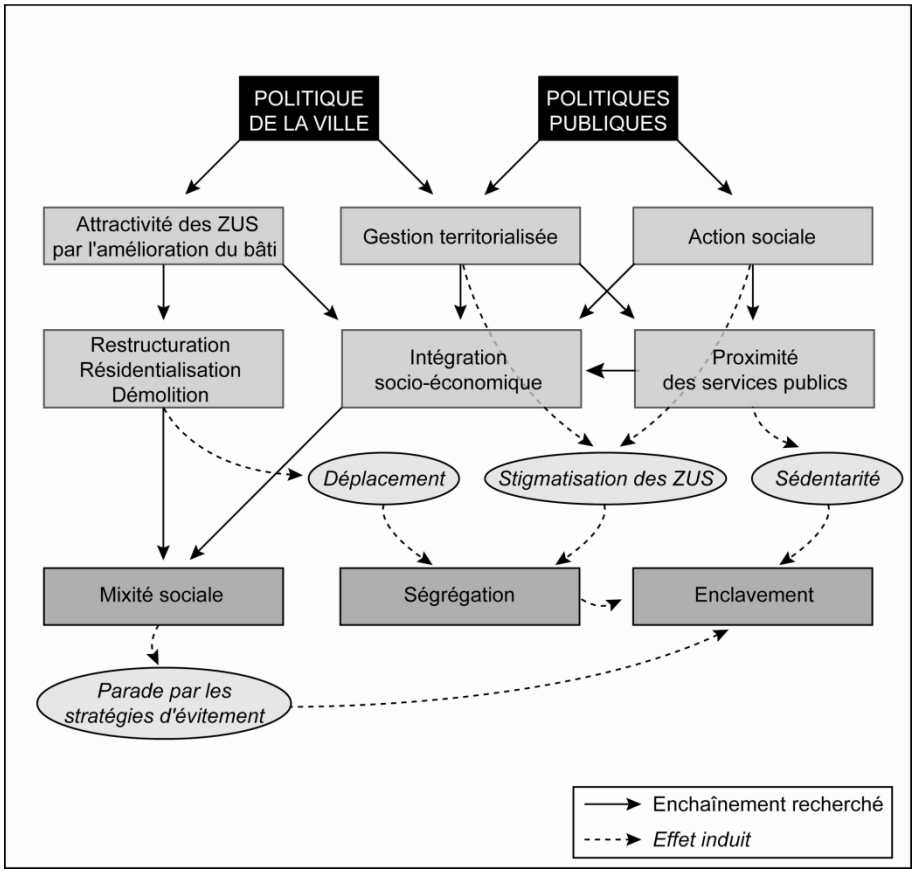


SCHÉMA 3.04 : L'action publique vers les ZUS et ses effets pervers

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

A partir d'une mauvaise interprétation de la nature des obstacles à la mobilité, les politiques menées en direction des quartiers sensibles et de leurs habitants peuvent participer indirectement à la fermeture des espaces de relégation (cf. SCHÉMA 3.04 p.128). D'abord en stigmatisant les banlieues à travers des politiques territorialisées qui délimitent les territoires d'exclusion en même temps qu'elles cherchent à les faire

disparaître (cf. CHAPITRE 4). Ensuite parce qu'elles amplifient les phénomènes de sédentarisation des habitants dans leur quartier par l'implantation (excessive) de certains services publics dans les ZUS (cf. CHAPITRE 5). L'action publique, dans la résolution des problèmes spécifiques aux banlieues, dresse donc, indirectement, d'autres obstacles relatifs à la fermeture de ces quartiers.

Conclusion :

Alors que la ségrégation est un processus bien étudié et que les pistes en terme de mixité sociale sont de plus en plus minces, celui du cloisonnement au quotidien des habitants dans les banlieues l'est beaucoup moins et permet de réorienter la réflexion autour de la question du désenclavement de ces quartiers. Cela implique une analyse critique de l'action publique dans les banlieues afin de révéler ces éventuels dysfonctionnements favorisant les replis territoriaux et la fragmentation de la ville mais aussi de proposer des pistes d'actions propices à la réintégration de ces quartiers, ainsi que de leurs habitants, dans la ville. Sans prétendre proposer une solution à la crise des banlieues, l'étude de l'enclavement des banlieues permettrait d'éclairer les acteurs sur certains effets induits par les politiques menées dans un système global d'interrelations, alors même que leurs objectifs initiaux sont orientés vers la recherche d'une réintégration des banlieues dans la ville. La perception de l'action publique et de ses effets dans les banlieues se révèle également cruciale puisque l'enclavement est aussi le résultat d'une construction mentale liée à une situation réelle ou symbolique d'exclusion.

2ème partie

Les banlieues, espaces enclavés

Longtemps, et parfois aujourd'hui encore, l'urbanisme des grands ensembles fut considéré comme responsable de la situation d'exclusion des banlieues. Cette interprétation extrapolée aux processus d'enclavement consisterait alors à penser que les germes de l'exclusion spatiale seraient intrinsèques aux banlieues et que les quartiers sensibles présenteraient, de fait, une prédisposition à l'enclavement. En effet, ces quartiers sont concernés par un certain nombre de caractéristiques qui dégradent leurs relations avec la ville, comme, par exemple, l'éloignement vis-à-vis du centre-ville (ou de la ville-centre) ou bien une mauvaise accessibilité par les réseaux de transports en commun (durée du trajet, correspondances, fréquence...). Cependant, ces particularités ne sont pas spécifiques aux seuls quartiers sensibles ; la situation vis-à-vis des transports en commun n'est souvent pas meilleure dans la plupart des quartiers gravitant dans la même couronne autour du centre. Ces caractéristiques spatiales sont réellement enclavantes lorsqu'elles concernent une population ne disposant pas des capacités pour dépasser les obstacles à la mobilité qu'elles dressent. Ainsi, l'absence d'un réseau de transport en commun efficace dans un quartier périphérique ne perturbera pas les résidents *véhiculés*, pouvant s'affranchir de tout mode de transport collectif, alors qu'elle aura des répercussions importantes sur le mode de vie des individus largement dépendants de ce mode de transport. La question de l'enclavement s'adresse donc autant aux lieux qu'aux hommes qui les habitent, et nécessite une réflexion systémique.

Plutôt que de tenter une comparaison vaine et futile entre la situation des quartiers sensibles et celle des autres espaces urbains pour l'ensemble des facteurs contribuant à produire un certain enclavement, nous nous sommes attachés dans cette partie à étudier ce qui fige les banlieues, ce qui tend à les enclaver. Nous avons alors souhaité mettre en perspective quelques traits caractérisant les banlieues autour de deux axes s'intégrant à cette logique de fermeture : l'isolement des quartiers dans la ville (CHAPITRE 4) et l'assignation territoriale des hommes (CHAPITRE 5).

Chapitre 4

Les banlieues : des quartiers en rupture

La description de l'enclavement des banlieues par les différents acteurs (sociaux, politiques...) s'appuie parfois sur des critères d'accessibilité comme pour justifier de manière concrète et indiscutable la situation de ces quartiers. Ainsi, que ce soit au cours des entretiens menés dans le cadre de cette recherche (lorsque les acteurs associatifs de plusieurs quartiers sensibles havrais exposent les faiblesses de telle ou telle ligne de bus) ou bien par la lecture du plan « Espoir Banlieue », présenté par F. AMARA en 2008, la présentation des difficultés des banlieues en terme d'accessibilité et de transport est un argumentaire récurrent pour expliquer les phénomènes d'exclusion et de fermeture des quartiers sensibles vis-à-vis de la ville. Cependant, il existe un écart considérable entre les fortes difficultés mesurées dans les ZUS d'Île-de-France et celles concernant les quartiers sensibles havrais (cf. CHAPITRE 6). Le souci des acteurs rencontrés est de légitimer un constat de fermeture à travers une démonstration observable, ne reposant pas uniquement sur un ressenti. Pourtant, ces acteurs évoquent d'autres facteurs spatiaux (morphologie urbaine, large avenue), symboles de ruptures entre ces quartiers et leur environnement mais plus difficilement mesurables, qui reposent sur le même constat de fermeture.

L'analyse de la situation des ZUS à travers ses ruptures est particulièrement intéressante pour comprendre les processus d'isolement et de stigmatisation en œuvre, eux-mêmes facteurs d'enclavement. Elle permet de surcroît de baliser cet espace, de le définir par rapport aux autres, de comprendre ce que les acteurs identifient comme posant problème. La rupture peut apparaître sous trois formes différentes, même si seulement deux d'entre-elles sont fréquemment évoquées par les acteurs rencontrés (les ruptures physiques et les caractéristiques sociales particulières) :

- La première forme de rupture émane des éléments physiques (coupures urbaines, morphologie urbaine...) qui, tout en allongeant les distances réelles et symboliques entre un quartier et la ville, favorisent l'émergence de frontières (ARRIF, HAYOT, 2001), plus ou moins floues, limites entre l'*in* et le *out* de la cité (C. RINAUDO, 1999).

- Une seconde forme de rupture relève plutôt de la place des quartiers sensibles au sein des politiques publiques. Bien que présent sur un même espace territorial (communal, intercommunal et/ou national) et par conséquent dans un même cadre juridique, ces quartiers ne sont plus tout à fait soumis aux mêmes règles, et bénéficient d'exemptions (comme les zones franches urbaines) ou de subventions qui, si elles apportent des moyens nécessaires pour atteindre une certaine équité territoriale, stigmatisent davantage ces quartiers. On parlera alors de rupture administrative, où la « géographie prioritaire » sacralise en quelque sorte la rupture qu'elle est censée combattre (H. VIEILLARD-BARON, 2001 ; J. DONZELOT, 2006)

- La dernière forme de rupture repose sur la population des quartiers sensibles et est surtout associée à l'image que véhicule la banlieue. L'image des lieux s'accorde à l'identité des hommes qui y habitent et des représentations qui leurs sont associées. Dans le cas des banlieues, la conséquence de ce phénomène est la production d'une image dépréciative, souvent difficile à faire oublier, en dépit des politiques de renouvellement urbain.

4.1 Entre rupture et discontinuité

Des quartiers constitués de tours et de barres d'immeubles, cernés par des centres commerciaux démesurés aux parkings immenses, par des axes de transports presque infranchissables (autoroutes, voies rapides, voies ferrées…) ou bien par des friches industrielles, telle est la caricature « physique » des banlieues françaises. Mais les situations locales, surtout provinciales, présentent souvent un autre visage. Les frontières entre la banlieue et son environnement sont moins prononcées. Le passage de la ville à la banlieue peut aussi se réaliser de façon transitionnelle, où l'on réalise que l'on se trouve dans une cité seulement après y avoir pénétré. Néanmoins, cette image relève d'une certaine réalité, à laquelle elle emprunte des caractéristiques telles que l'architecture ou la proximité d'infrastructures dévalorisantes sans que l'ensemble de ces modalités ne soient toujours réunies pour constituer la banlieue.

A travers cette confrontation entre la caricature et la réalité, se pose toujours la question de la définition de la banlieue. Nous avons vu dans la première partie que la banlieue pouvait se définir comme l'espace produit par la mise à distance d'un groupe social anxiogène que ce soit par une relocalisation des individus désirant cette mise à distance ou par la relégation de ce groupe vers la périphérie. Selon ces deux configurations, la banlieue peut alors être connotée positivement (quartiers périurbains des classes moyennes) ou négativement (grands ensembles des classes populaires). Cette deuxième interprétation des banlieues, assez communément admise en France, correspond à la caricature précédemment évoquée qui, pour beaucoup, tient lieu de définition. Or, cette caricature insiste surtout sur les traits physiques et spatiaux de ces quartiers. Faut-il alors uniquement reconnaître la banlieue à travers les espaces présentant une apparence similaire à cette représentation ? Au contraire, ces caractéristiques viennent conforter notre première définition dans la mesure où elles présentent deux propriétés communes : la référence à un éloignement, à une dilatation des distances (qui peut d'ailleurs se lire dans la démesure des grands ensembles) et l'aspect négatif de chacun de ces éléments au regard des attentes et normes sociales (habitat individuel, proximité des commerces et services, quartier à taille humaine, absence de nuisances, intégration à la ville et à la société…) L'imagerie de la banlieue, bien qu'elle corresponde d'abord à une certaine réalité, renvoie donc aussi à un symbole.

Les opérations d'aménagement et de réhabilitation des quartiers prioritaires de la politique de la ville ont, notamment, pour finalité d'estomper ces traits caractéristiques des banlieues afin de faciliter leur insertion dans le paysage urbain. Cependant, la nouvelle esthétique de ces quartiers ne participe-t-elle pas également à la production d'éléments de différenciation entre ces quartiers et les autres ? Cette interrogation trouve sa pertinence dans un contexte où la politique de renouvellement urbain redessine de façon singulière les quartiers concernés à travers des opérations d'aménagement telles que la résidentialisation ou la construction de parcs d'habitat social individuel.

4.1.1 De la coupure urbaine à la frontière

Dans l'analyse des ruptures spatiales, les coupures urbaines occupent une place particulière puisque leurs caractéristiques paysagères permettent à chacun de les distinguer pour peu qu'on y porte attention. Ainsi l'espace urbain est traversé de toutes parts par des lignes (axes de transports) coupant l'espace, occupé par des points (bâtiments, carrefours…) symboliques du changement d'état, ou morcelé par des zones (centres commerciaux, espace industriel…) dédiées à des occupations diverses mais déstructurantes vis à vis de l'environnement dans lequel elles s'insèrent. Ces coupures urbaines, nombreuses et à géométrie variable permettent de diviser et délimiter des portions de territoires selon des configurations multiples.

Une coupure urbaine le devient lorsque ses caractéristiques propres induisent un changement de comportement dans la pratique de l'espace ou qu'elle en modifie la représentation. Un traitement paysager ou un changement d'affectation suffirait alors à la réduire voire à la supprimer. Cependant, ces coupures urbaines sont parfois investies de ruptures beaucoup plus fortes pouvant prendre l'apparence d'une frontière qui, selon G. SIMMEL (1903), « *n'est pas un fait spatial avec des conséquences sociologiques, mais un fait sociologique qui prend une forme spatiale.* » Leurs inscriptions spatiales servent, dans ce cadre, d'éléments pour délimiter ce qui relève d'un territoire ou d'un autre. Cette forme de délimitation basée sur les coupures urbaines est particulièrement fréquente pour définir l'espace des banlieues et participe à leur donner une image d'isolement et d'enclavement vis à vis du reste de la ville.

4.1.1.1 Friches, grands axes et équipements déstructurants

La présence d'éléments spatiaux déstructurants (F. ENEL, 1984[33]) est un trait commun à un certain nombre de quartiers dits « de relégation ». B. MOULIN (2001) cite l'exemple, parmi d'autres, du grand ensemble de la Rose-des-vents à Aulnay-sous-bois (cf. CARTE 4.01, p.136). Ce quartier est encerclé par deux voies rapides (RN 2 et RN 370) au Sud et à l'Ouest, un boulevard et une usine au Nord, et, enfin, par un parc et une troisième voie rapide (RD 401) à l'Est. Ces équipements et axes de communications ne présentent pas tous un aspect néfaste. La proximité d'un vaste parc pourrait même apparaître comme un atout dans d'autres circonstances. Cependant, un certain nombre d'entre eux génère des nuisances qu'elles soient visuelles, sonores ou olfactives, ou qu'elles se traduisent par une pollution de l'air ou du sol. Mais surtout, leur association produit des ruptures urbaines particulièrement prononcées qui tendent à isoler et cloisonner ce quartier. F. HERAN (2000) « *distingue de façon classique trois types d'effets :*

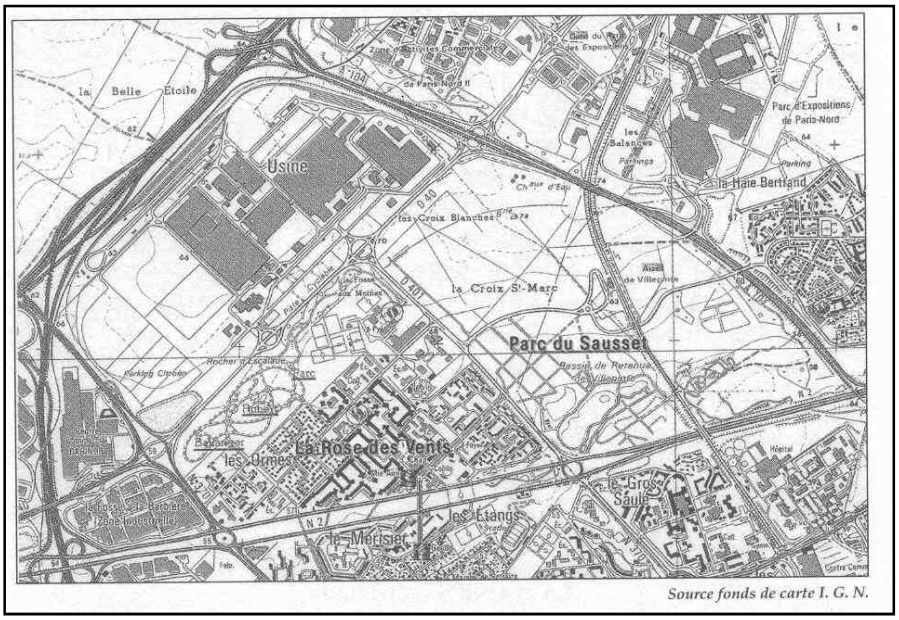
- *Des effets primaires : déplacements de proximité réduits, à cause des délais de traversée des voies augmentés, des parcours allongés et des risques accrus ;*
- *Des effets secondaires : changements dans l'appréhension du voisinage par diminution des liens sociaux et séparation des communautés ;*
- *Des effets tertiaires : modifications du fonctionnement urbain par fonctionnalisation de l'espace.* » (p.17)

Cette situation est partagée par de nombreux quartiers en France mais semble concerner particulièrement les quartiers prioritaires de la politique de la ville. « *Parmi les critères permettant de définir le caractère 'sensible' d'un quartier figure en bonne place son isolement par des coupures qui le ceinturent.* » (F. HERAN, 2000)

L'isolement d'un quartier, cerné par des ruptures urbaines de ce type, est souvent assimilé à une forme d'enclavement. Une telle acception se base sur une définition restrictive de l'enclavement dans laquelle un espace est fermé d'abord en raison d'une situation physique très contraignante. Cette lecture ne prend pas en compte les réseaux (réseaux sociaux, de transports...) et les échanges entre deux territoires, mais observe la

[33] F. (ENEL 1984), citée par F. HERAN (2000).

topologie de l'espace de façon statique. Ainsi, selon cette conception de l'enclavement, la fermeture d'un espace se justifie uniquement par les ruptures physiques (autoroutes, voies rapides, voies ferrées, cimetières, friches industrielles, usines, bois, plans d'eau…) qui rendent plus difficiles les relations vers l'extérieur et qui, surtout, instaurent une discontinuité dans le paysage urbain. Or, cette discontinuité suggère une distance accrue et une difficulté d'accès renforcée, quand bien même une mesure objective de cette distance (euclidienne, temporelle…) viendrait infirmer cette perception. Cette conception de l'enclavement est assez répandue dans le langage courant notamment parce qu'elle n'implique pas une mesure concrète mais s'appuie sur la représentation de la distance et de l'accessibilité, et repose sur des facteurs réputés objectifs alors même qu'ils sont loin de l'être. Ainsi, en dépit des difficultés réelles de traversée, notamment pour un piéton, un axe de transport important et très fréquenté aura toujours un impact négatif sur l'appréciation de la distance entre les deux parties de l'espace qu'il scinde.



CARTE 4.01 : Quartier de la Rose-des-vents à Aulnay-sous-Bois : plan de situation.

Source : B. MOULIN (2001), IGN

Cette situation, même si elle est retenue comme la forme caricaturale des banlieues, ne doit pourtant pas être généralisée à l'ensemble des quartiers identifiés comme tels. L'étude de la morphologie des seuls quartiers classés en Zone Urbaine Sensible rend compte de la diversité des situations de ces quartiers dans la ville : de la proximité du centre-ville à l'éloignement en grande périphérie, ou bien de l'inscription dans une

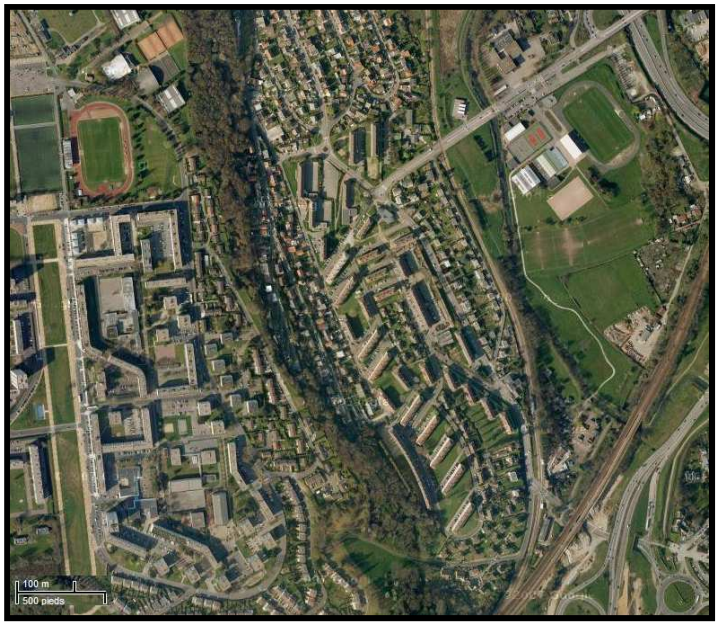
continuité urbaine à la présence de ruptures spatiales intenses. L'exemple Havrais permet de souligner cette hétérogénéité. Ainsi, les quartiers Sud havrais subissent des contraintes d'infrastructures fortes, notamment celui des Neiges, perdu au milieu des entrepôts, des docks et des entreprises portuaires, alors que les quartiers sensibles sur le plateau, implantés presque dans la continuité des espaces résidentiels existants, paraissent moins concernés par ces ruptures spatiales. Mais ils n'en restent pas moins assimilés aux banlieues.

Une situation d'« exclusion » spatiale n'est donc pas le seul critère propre à définir la banlieue. Elle n'est pas garante que le quartier concerné soit un quartier de banlieue. En effet, alors qu'ils sont parfois soumis à des ruptures spatiales importantes, certains quartiers ne souffrent pas autant d'une mise à l'écart que les banlieues. Dans l'agglomération havraise, celui d'Harfleur Beaulieu est symptomatique de cet état (cf. PHOTOGRAPHIE 4.01 p.138). Pris en étau entre le plateau de Caucriauville, la rivière La Lézarde et de multiples axes de circulation importants (une voie ferrée, une voie rapide, ainsi que le nœud routier majeur de l'agglomération nommé « la Brèque »), seulement trois chemins d'accès permettent d'entrer ou sortir de ce quartier[34] (deux en direction d'Harfleur et un vers Rouelles). Dans sa partie Sud, il accueille un ensemble de logements d'habitat social collectif. Et pourtant, ce quartier ne présente pas les symptômes sociaux d'une exclusion sociale importante. Il n'est pas non plus assimilé à une banlieue lointaine, jugée inaccessible, même si beaucoup reconnaissent les contraintes qu'il subit.

Le quartier Beaulieu, du fait de ces ruptures urbaines se singularise tout de même du reste de la commune. Cependant, il demeure une composante essentielle de celle-ci qui se traduit par des échanges mutuels en raison des localisations des services et équipements de la commune. Le seul collège de la ville est localisé dans ce quartier ainsi que certains équipements sportifs, ce qui encourage ces déplacements croisés. Pour un certain nombre d'activités (travail, formation, consommation, loisirs...), les habitants de Beaulieu s'orienteraient peut-être même plus vers les communes du Havre ou de Montivilliers que vers celle d'Harfleur, traduisant ainsi une ouverture de cet espace. La rupture n'est, dans

[34] En raison de cette situation, le Maire d'Harfleur déclara avec humour, lors de la campagne des élections municipales de 2008, qu'il faudrait bien évidemment prendre le soin de ne pas entamer des travaux simultanément sur les deux axes de la ville qui conduisent vers ce quartier si l'on ne souhaitait pas prendre le risque que les habitants de Beaulieu fassent « *sécession* ».

cette situation, ni plus ni moins qu'une contrainte spatialisée d'où découle la formation d'un territoire singulier vis à vis du reste de sa commune d'affiliation et de l'agglomération, au sein duquel se développe une identité propre. Mais cette rupture n'exclut pas le maintien de relations intenses entre la ville et ce quartier. Peut-on dès lors parler d'enclave, ce qui impliquerait au contraire un repli et une fermeture dans le quartier au quotidien ?



PHOTOGRAPHIE 4.01 : Le quartier Beaulieu comprimé entre un dénivelé boisé à l'ouest et des axes de communication à l'est.

Source : ©2008 Google-Imagerie ©2008 DigitalGlobe, GeoEye.

4.1.1.2 Les territorialités prennent appui sur les ruptures spatiales

Il ne faut pas pour autant nier l'impact de telles ruptures sur la lecture et la représentation de l'espace par les individus. Une coupure urbaine présente d'abord une dimension concrète, partagée par tous. Elle produit souvent un allongement de la distance kilométrique entre deux lieux, contraignant les itinéraires à des détours pour la franchir. Elle est une contrainte spatiale. Les ruptures spatiales sont souvent localement déstructurantes[35] même si à une échelle plus petite elles participent à l'organisation de

[35] Nous optons ici pour une définition de la structure spatiale comme l' « *ensemble des éléments formant l'armature des agencements géographiques* » (DI MEO, 2003, *structure spatiale* in LEVY, LUSSAULT, 2003). La déstructuration s'entend alors comme un processus portant atteinte à cette armature en établissant des lignes de rupture entre les éléments géographiques.

l'espace, notamment dans le cas des infrastructures de transport. Mais l'existence d'une démarcation, d'une coupure implique aussi un questionnement autour du sens de la continuité. Faut-il observer les deux espaces concernés comme un seul et même territoire scindé accidentellement en deux parties ? Ou, au contraire, cette situation souligne-t-elle d'abord des différences profondes entre ces espaces ? Cet aspect symbolique peut dès lors modifier le regard sur la rupture qui peut être perçue comme une simple discontinuité ou bien s'ériger en véritable frontière.

Dans la ville, le passage d'une rupture « contrainte » à une rupture « frontière » est le résultat d'une construction cognitive collective qui utilise des marqueurs spatiaux pour découper, dissocier et diviser l'espace urbain en autant d'unités territoriales que nécessaires pour représenter la complexité sociale de cet espace. A chaque échelle, de nouvelles divisions apparaissent. Si la plupart de ces divisions sont partagées par l'ensemble de la communauté urbaine, d'autres n'existent que pour certains groupes ou usagers de la ville, avec tout de même, comme constante, la recherche d'une territorialité qui prend appui sur le paysage urbain et ses modifications.

L'emploi de la notion de frontière, pour qualifier cet état de division de l'espace, est certainement galvaudé dans la plupart des cas et ce pour de nombreuses raisons. La frontière est avant tout une séparation politique, voire juridique, où elle exprime la borne entre deux territoires où s'exercent des autorités ou des organisations différentes. Or, en ville, même s'il existe de fait certaines limites administratives (à l'instar des limites communales), celles-ci coïncident assez peu avec celles des représentations de l'espace urbain. De même, le droit qui régit ces espaces est toujours le même. Seules les ZUS (et les autres formes de zonage) bénéficient de dérogations et de régimes spéciaux qui les singularisent (cf. CHAPITRE 4.2). La frontière est aussi une interface qui « *ne fait que filtrer et canaliser des relations entre des espaces qui existeraient de manière plus diffuse sans elle* » (J. LEVY, 2003). Dans le cas urbain, elle ne satisfait presque jamais cette condition. Hormis celles des espaces résidentiels fermés (*gated communities*), les frontières en ville sont poreuses, discontinues, instables et inconsistantes. Cependant, elles expriment la transition d'un espace à un autre, et même d'un état à un autre.

En effet, l'espace urbain est morcelé en entités, socialement identifiées. Or, si le passage d'un quartier à un autre se réalise parfois graduellement, sans conscience de ce

changement d'état, dans d'autres circonstances les ruptures sont profondément marquées car inscrites dans l'espace mais surtout intégrées dans les représentations. Alors que la coupure se caractérise par ce qu'elle est, la frontière est définie à travers ce qu'elle divise, ce qu'elle sépare. Lorsque deux quartiers voisins présentent des antagonismes et des différences structurelles importantes, il convient de parler de frontière urbaine pour qualifier la ligne de partage entre les deux.

Dans une logique de distanciation et de désolidarisation avec les classes sociales jugées dangereuses et/ou disqualifiantes, envisager les ruptures urbaines entre la ville et les banlieues comme autant de frontières semble alors naturel. Selon F. HERAN (2001), « *dans les pays anglo-saxons, l'effet de coupure est souvent assimilé à la 'séparation des communautés' (community severance)* » (p.25). De l'autre côté, la frontière joue aussi un rôle : elle donne une certaine consistance à une identité de quartier autant qu'elle offre une protection dans un contexte de rapport de force considérablement défavorable aux habitants des banlieues (faiblesse économique et culturelle, suspicion constante…). Le territoire qu'elle dessine participe à la constitution d'une communauté de quartier dans laquelle, par exemple, les adultes puiseront un certain nombre de solidarités (la présence importante d'associations dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville en témoigne). Dans ce contexte où chacun cherche à établir une distance, la frontière trouve son utilité et prend appui sur les éléments physiques à disposition pour signifier une rupture. La frontière est dans ce cas antérieure aux coupures urbaines ou, du moins, trouve aussi son sens en dehors d'une rupture physique dans l'espace urbain.

4.1.1.3 Une typologie des coupures urbaines

Quels que soient les effets réels ou symboliques de ces coupures au sein des processus d'exclusion spatiale des quartiers populaires, elles se présentent sous plusieurs formes qui n'auront, dès lors, pas la même influence. Les morphologies de ces coupures urbaines se distinguent selon leurs modes d'implantations qui peuvent être de trois types : ponctuel, linéaire ou surfacique (cf. SCHÉMA 4.01 p.141).

La première de ces formes, d'implantation ponctuelle, correspond bien souvent à un équipement de dimension limité. Il peut parfois apparaître comme un verrou purement fonctionnel (carrefour dangereux, voie en travaux, voire un péage urbain même s'il n'en

existe pas encore en France) ou résolument comme une entrée ou un trait d'union entre deux lieux (pont, tunnel, station de transport en commun ou gare, éventuellement un centre commercial, un bâtiment de service public…). Lorsqu'il appartient à cette deuxième configuration, sa portée est plutôt symbolique et, même s'il incarne l'ouverture et la relation entre un quartier et la ville, il demeure dans les représentations spatiales le point de scission entre les deux espaces. C'est dans ce sens que ce lieu trouve sa place dans une typologie des coupures urbaines. La charge symbolique de séparation qu'il possède est inversement proportionnelle à sa capacité d'interface et de jonction entre deux espaces. Dans l'hypothèse où il s'agit d'un lieu de coprésence, à l'instar d'un service public ou d'un centre commercial, il devient un espace, aux appropriations et usages multiples parfois contradictoires, qui cristallise les tensions. Ce lieu est à l'image d'une porte, ouverte ou fermée, entre un quartier et la ville.

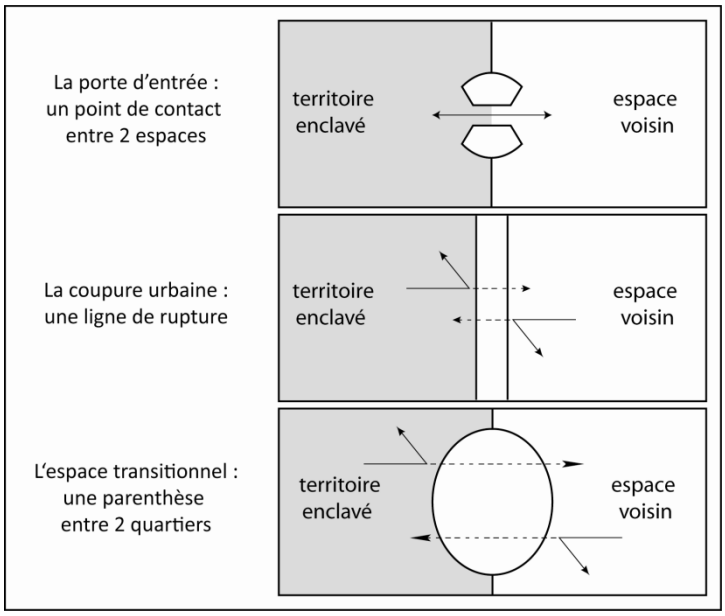


SCHÉMA 4.01 : Typologie des coupures urbaines

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

La seconde forme caractérise pour le mieux ce qu'est une coupure urbaine. D'implantation linéaire, telle une ceinture autour d'un quartier, elle marque une rupture dans une continuité urbaine en rendant délicate les relations et communications de part et d'autres. Elle peut être le résultat d'une route particulièrement fréquentée par les automobilistes, une voie ferrée dont la traversée est dangereuse ou même une rivière. A la

différence de la forme précédente, celle-ci présente une longueur qui devient un véritable obstacle, beaucoup plus concret et parfois tout aussi symbolique. Lorsqu'il s'agit d'un axe de communication, la fréquentation de l'axe doit être envisagée comme une contrainte car, bien souvent, elle ne correspond pas à une desserte locale. La traversée d'une telle coupure peut être difficile voire impossible à réaliser.

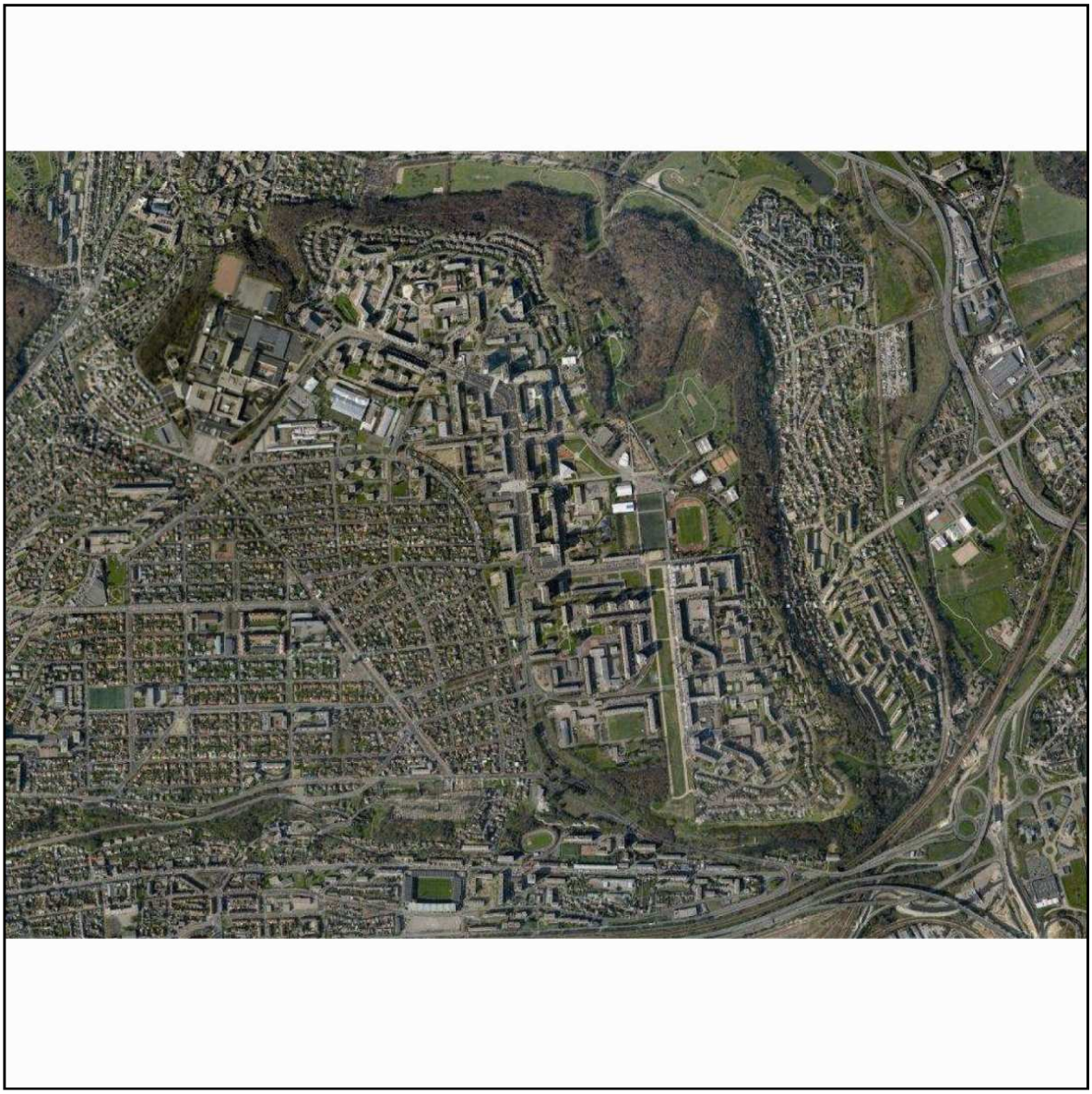
Dans certaines circonstances, la coupure urbaine tend à s'élargir, amplifiant alors les distances physique et représentée entre deux espaces. Tels un parc, une usine, un bassin ou un parking, ces vastes zones isolent certains quartiers, accentuent les distances, et parfois déprécient l'espace ainsi mis à l'écart. Il n'est dès lors plus question, lors d'une lecture sommaire de l'espace produit, d'une discontinuité au sein d'un même territoire mais plutôt de la juxtaposition de deux entités distinctes de part et d'autres d'un vaste ensemble intermédiaire. Une telle situation accroît encore l'effet d'isolement. En raison des phases d'urbanisation successives, les grands ensembles, qui représentent une part significative des quartiers sensibles, sont fréquemment bordés par ce type de coupures urbaines. Le pouvoir déstructurant de telles coupures est particulièrement élevé.

Les coupures urbaines peuvent donc être graduées selon leur mode d'implantation, les coupures zonales représentant une contrainte physique beaucoup plus importante qu'un axe de communication ou qu'un lieu d'interface. Cependant, à mesure que cette contrainte s'amenuise, une charge symbolique peut lui être substituée. Cette situation est d'autant plus vraie lorsque nous avons affaire à une rupture relevant du domaine de la frontière entre deux territoires urbains. Les citadins cherchent parfois des éléments urbains, qui ne constituent pas nécessairement une rupture, auxquels ils vont associer une frontière pour indiquer la séparation entre de espaces de réalités distinctes.

L'exemple du quartier de Caucriauville permet de tester l'application de cette typologie des ruptures urbaines. Situé en ville-haute, à l'extrémité du plateau-est, ce grand-ensemble, bâti en une dizaine d'années depuis le milieu des années 1960, paraît relativement isolé dans la ville (cf. PHOTOGRAPHIE 4.02 p.144). La CARTE 4.02 (p.145) reprend les différentes ruptures entre Caucriauville et son environnement, mais aussi à l'intérieur même du quartier. Il est d'abord bordé sur trois de ses flancs (Nord, Est et Sud) par un escarpement, lié à sa localisation sur le plateau, et des espaces boisés. Sa

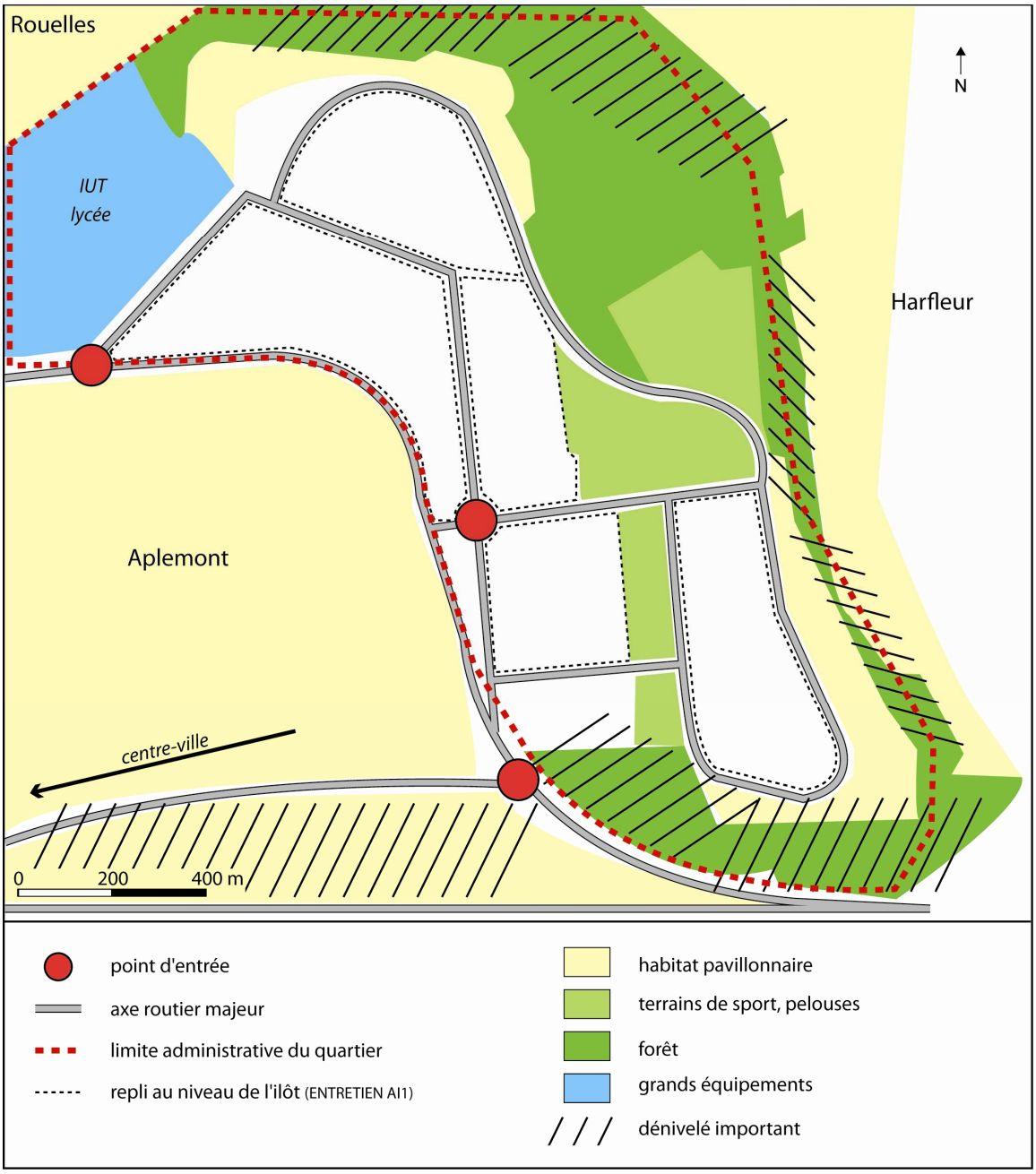
bordure Ouest est, quant à elle, contigüe à un vaste quartier d'habitat pavillonnaire[36]. Sa position géographique lui confère un aspect isolé, en « bout de ville ». La proximité de deux entrées de ville (l'une au Nord par Rouelles et l'autre au Sud par la Brèque, dont la connexion est symbolisée par des cercles rouges sur la CARTE 4.02 p.145) rend pourtant ce quartier accessible par le réseau routier global de l'agglomération sans qu'il n'ait à en supporter les conséquences. De façon interne au quartier, l'agencement des voiries et des espaces de loisirs (pelouses, stades...) produit, par contre de nouvelles ruptures. Ainsi, l'ancien responsable d'un centre social sur ce quartier (ENTRETIEN AI1) expliquait que le fonctionnement dans le quartier se faisait par « îlot ». Chaque « îlot » avait son groupe scolaire et les gens ne se mélangeaient pas. Dans son discours, la trame urbaine avait son importance : les avenues (pas toujours très fréquentées mais très larges) et les pelouses produisaient des ruptures spatiales dans la représentation du quartier. Une des tâches les plus difficiles, qu'il eut à accomplir en tant qu'intervenant, fut de réunir les habitants de deux de ces « îlots » lors d'activités communes. Nous évoquions précédemment deux points d'entrée dans les quartiers, l'une au Nord et l'autre au Sud. Il en existe un troisième qui correspond à la convergence des axes majeurs du quartier et d'un axe en direction d'Aplemont. Ce carrefour, au centre du quartier accueille de surcroit un petit centre commercial qui attire les habitants de tout Caucriauville. De ce lieu, le quartier semble alors se subdiviser en plusieurs entités, appropriées par les habitants.

[36] Nous verrons en CHAPITRE 4.1.2 que le changement architectural est souvent interprété comme une rupture, même s'il ne s'agit pas à proprement parler d'une coupure urbaine.



PHOTOGRAPHIE 4.02 : Caucriauville à l'extrémité du plateau Est

Source : ©2008 Google-Imagerie ©2008 DigitalGlobe, GeoEye.



CARTE 4.02 : Caucriauville : un quartier en rupture avec son environnement

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : GOOGLE MAP 2008,©2008 Google-Imagerie ©2008 DigitalGlobe, GeoEye.

Notre typologie permet aussi une approche multi-scalaire des coupures urbaines puisque, selon l'échelle d'analyse choisie, le point et la ligne peuvent se transformer en surface et inversement. Au Havre, l'hypermarché du Mont-Gaillard est exemplaire à ce sujet (cf. PHOTOGRAPHIE 4.03 p.147). En effet, il est d'abord porteur des attributs d'un lieu « point de contact » sur le quartier. Il se situe à un carrefour important de réseaux : entrée de ville (avec les deux directions Octeville et Fontaine-La-Mallet/Montivilliers), avenue du Bois au Coq en direction de la ville basse, rue F. Châtel en direction de Bléville/Sanvic. Il concentre de nombreux commerces et services à destination tant des habitants du quartier voisin qu'à ceux des autres quartiers, ce qui lui confère une fonction d'espace de coprésence. L'hypermarché est aussi un lieu de travail important, notamment pour les habitants de la Zone Franche Urbaine voisine qui en revendiquent les emplois (ENTRETIEN A2 : « *Les hôtesses de caisse d'Auchan et les agents de sécurité ne sont plus du quartier ou très peu parce que cela pose des problèmes* »). L'emploi peut en effet constituer une porte de sortie (définitive ?) du quartier pour ceux qui y accèdent. Plusieurs acteurs interrogés concèdent aussi que « *pour eux* (les habitants du Mont-Gaillard), *la sortie du samedi c'est Auchan*. » (ENTRETIEN P2). Mais à l'échelle du quartier, l'hypermarché fait aussi figure d'un espace de transition entre les quartiers du Mont-Gaillard et de Bléville puisqu'il associe des voies de circulation très fréquentée, à une vitesse souvent supérieure à 50 km/h et un bâtiment gigantesque cerné de deux immenses parkings, dont l'un est doublé par une dalle surélevée. La surface occupée a donc aussi des implications dans la rupture entre le Mont-Gaillard et les quartiers voisins. Néanmoins, parce que cet hypermarché est nettement symbolique des lieux d'interface entre deux mondes, nous lui préférerons l'analogie du « point de contact » à celle de l'« espace transitionnel ».

Les trois formes élémentaires (point, ligne et surface) suffisent-elles pourtant à décrire l'ensemble des ruptures urbaines intervenant entre les quartiers sensibles et leurs espaces voisins ? Elles permettent éventuellement de comprendre ce qui relève de la coupure, éléments urbains entraînant des problèmes de connexion entre deux espaces, mais moins d'approcher les ruptures qui prennent appui sur les différences morphologiques entre les quartiers et plus largement l'ensemble des ruptures sociales de l'espace.

PHOTOGRAPHIE 4.03 : Photographie aérienne de l'hypermarché Auchan Mont-Gaillard au Havre

Source : ©2008 Google-Imagerie ©2008 DigitalGlobe, GeoEye.

4.1.2 L'urbanisme des grands ensembles en question

Même si cette règle n'est pas inconditionnelle, la plupart des zones urbaines sensibles prennent morphologiquement la forme de grands ensembles bâtis à la hâte dans l'après-guerre[37]. C'est notamment le cas pour celles du Havre, localisée actuellement dans les quartiers de Vallée-Béreult (1950-1960 / 1982-1984)[38], de la Mare-Rouge (1958-1970), des Neiges (années 60), du Bois-de-Bléville (1962-1977), mais aussi ceux plus récents de Caucriauville (1965-1978) et du Mont-Gaillard (1978) issus d'une seconde phase d'aménagement concerté. Bien entendu, tous les grands ensembles construits à cette époque ne sont pas devenus des quartiers sensibles, à l'instar de celui du Fort de Tourneville (1957-1960) qui possède la plus longue barre d'immeuble de la ville ainsi que celui du Haut-Graville (1954-1963) qui lui fait face, ou plutôt des quartiers d'exclusion

[37] Nous distinguerons ici l'urbanisme des grands ensembles, que nous retrouvons dans l'ensemble des grandes agglomérations françaises, de la reconstruction du centre-ville du Havre dont la conception est un peu différente. La qualité architecturale des bâtiments y est supérieure ainsi que celle l'intégration des équipements et commerces dans la trame urbaine. Concernant la perception de l'architecture PERRET du centre-ville, le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO a modifié l'image d'un urbanisme longtemps décrié.

[38] L'ensemble des dates données pour la construction des grands ensembles au Havre proviennent de la thèse de L. LEVEQUE (1987).

sociale, la dénomination « ZUS » étant réservée aux quartiers ayant fait l'objet d'un classement administratif facultatif, émanant de la volonté des élus locaux. Cependant, l'image de la banlieue en France est systématiquement associée à celle de cette urbanisation particulière que représente les grands ensembles, constitués de tours et de barres d'immeubles, ou l'espace public semble vaste et omniprésent, « *désespérément vide* » diront certains, et où tout paraît surdimensionné...

Cette forme urbaine est particulièrement contestée actuellement (ce qui ne signifie pas non plus qu'elle fut unanimement approuvée lors de l'édification des premiers grands ensembles). Et chacun se sent le devoir de rappeler la situation d'urgence lors de la crise de l'habitat en France au lendemain de la seconde guerre mondiale pour parler de ces quartiers et de leurs problèmes actuels. Afin d'illustrer l'urgence de cette construction massive de logement, C. RINAUDO (1999) cite une grande enquête menée en 1950 qui « *recense sur l'ensemble du territoire français 4 millions d'immeubles vétustes, 500 000 à démolir ; 10 % des logements sont insalubres et 40% sont soit d'une qualité médiocre, soit surpeuplés* » (p.18). La situation de crise justifie alors l'urbanisation massive de la périphérie des villes, où les architectes, s'inspirant des travaux de Le Corbusier et de la charte d'Athènes (Congrès International d'Architecture Moderne IV, 1933), bâtiront les grands ensembles dans des conditions de coûts et de délais difficiles.

« *L'univers du béton, l'absence quasi-systématique d'équipements collectifs, l'isolement et l'absence de repères que génère cet habitat de masse fonctionnel et indifférencié n'a pas permis l'ancrage des habitants dans un espace reconnu et approprié.* » (C. RINAUDO, 1999, p.18). Cette formulation du déficit de ce nouvel urbanisme et de ses causes fait état des deux reproches majeurs exprimés à l'égard de ces nouveaux quartiers, et de ces nouvelles villes (au regard de leurs dimensions). Le premier fait état du manque d'équipements de ces unités d'habitat lors de leurs premiers peuplements, la priorité ayant été donnée au logement. Ce problème est également souligné dans les travaux de L. LEVEQUE (1987) sur le logement social au Havre, lorsqu'il explique que « *les équipements de superstructure ne suivaient pas le rythme de construction : absence d'écoles, d'équipements sociaux, d'aires de jeux et de sports ; que les budgets communaux et les subventions d'Etat n'arrivaient pas à financer en même temps que la production de logements.* » (p.44). Cependant, assez rapidement, une remise à

niveau a été réalisé dans ce domaine, et, comme nous le verrons plus loin (cf. CHAPITRE 5), dans une commune comme celle du Havre, le niveau d'équipement de ces quartiers peut rivaliser avec ceux des quartiers voisins. Le second reproche concerne davantage la forme urbaine et le matériau employé : des quartiers minéraux, surdimensionnés et quasi-uniformes. Or, cette forme urbaine toujours contestée fait aujourd'hui l'objet d'un traitement de choc par la politique de la ville (démolitions, rénovations importantes, requalification de la voirie) pour estomper tout ce qui, spatialement, a produit une rupture entre les quartiers d'exclusion ou de relégation et la ville dans son ensemble. Aussi, loin de l'idée de faire un énième procès à cet urbanisme d'après-guerre, il nous paraît néanmoins nécessaire d'exposer les implications de la morphologie des grands ensembles dans leur rupture avec la ville, et notamment avec les quartiers pavillonnaires voisins.

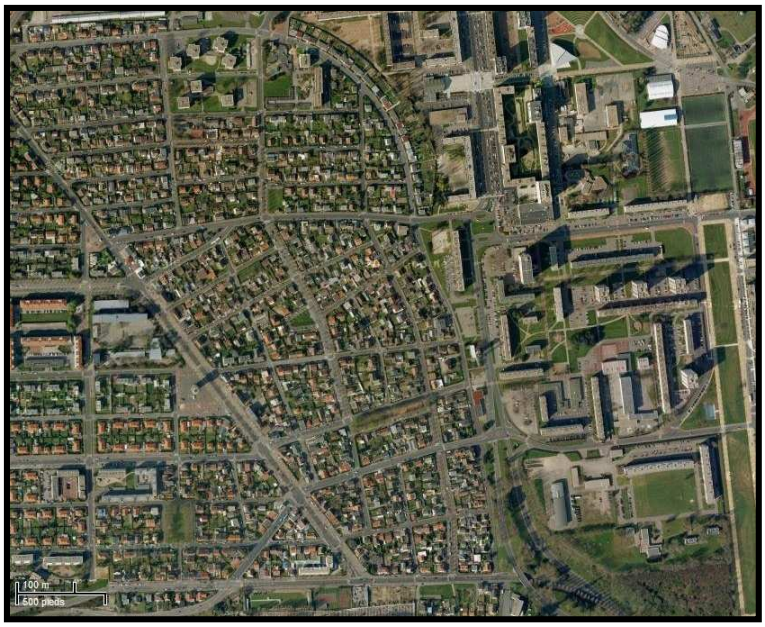
4.1.2.1 Une nouvelle forme urbaine

Trois caractéristiques de ces grands ensembles, inhérentes à leur inscription spatiale, les distinguent des espaces voisins : leur localisation, leur configuration et enfin les matériaux employés. Situés généralement en périphérie des villes, ces quartiers furent édifiés au milieu des champs, parfois à proximité de lotissements pavillonnaires préexistants mais pas toujours. Cette localisation en banlieue introduisît d'emblée une distance avec le centre, qui persiste aujourd'hui encore dans les représentations et dans les expressions courantes. Se rendre du quartier du Mont-Gaillard vers le centre-ville du Havre consiste à « *aller en ville* » alors même que le fait urbain de ce quartier ne peut absolument pas être remis en doute. Cette expression et l'intention qu'elle porte ne sont pas exclusives des grands ensembles et de leurs habitants. Répandue, elle signifie souvent un accès à des ressources (commerces, bars, restaurants, services...) que l'on ne trouve concentrées de telle sorte qu'en ce lieu, devenu un espace de rencontre permanente, symbole de la centralité et de la ville. Dans le cas havrais, cette représentation est amplifiée par l'existence d'une ville-haute et d'une ville-basse où se situe justement le centre-ville, le tunnel Jenner exerçant le rôle de pivot entre ces deux espaces. Alors que cette expression fait généralement écho à cette caractéristique fonctionnelle du lieu, « *aller en ville* » prend une dimension plus sociale dans le contexte de la mobilité des habitants des banlieues. Comme dans l'ENTRETIEN A1 où la personne interrogée déclare que « *le centre-ville n'est pas fait pour eux* » pour signifier l'inutilité d'un déplacement vers le centre-ville pour

les habitants de la Mare-Rouge mais aussi afin d'exprimer une division sociale de l'espace. La position périphérique introduit donc une distance entre ces quartiers et le centre, mais c'est surtout lorsqu'elle est conjuguée avec une nouvelle configuration urbaine qu'elle produit une rupture spatiale.

En effet, les espaces périphériques des villes, même de densité importante, ont longtemps été habitué à une forme urbaine horizontale, constitués de petits pavillons individuels. Les nouveaux bâtiments hauts de 5 ou 6 étages minimum, jusqu'à des sommets de 20 étages pour certaines tours, modifient profondément le relief de la banlieue. A propos du quartier du Haut-Graville, L. LEVEQUE (1987) note que « *cette opération* (la réalisation de 675 logements HLM collectifs) *se traduisit par une densification sensible, mais également par un changement radical de la forme d'urbanisation en rupture avec l'environnement exclusivement pavillonnaire de ce secteur de la ville* » (p.44). Cette réflexion sur ce quartier pourrait être généralisée à d'autres puisque l'urbanisation de la ville haute n'était, jusqu'aux grands ensembles, constituée que de logements individuels dont la plupart furent bâtis pendant l'entre-deux guerres (Sanvic, Sainte-Cécile, Mare-Au-Clerc et Aplemont ; mais aussi Bléville et Rouelles dans une moindre mesure). Si dans la périphérie des villes se côtoient alors des lotissements pavillonnaires aux rues parfois étroites et des grands ensembles démesurés aux larges avenues, ce changement de la forme urbaine plutôt que de produire un lien entre la ville et sa périphérie, multiplie les discontinuités entre les quartiers d'habitat individuel et ceux d'habitat collectif (cf. PHOTOGRAPHIE 4.04 p.151).

En supplément d'une discontinuité architecturale, la visibilité des grands ensembles est aussi un facteur de leur stigmatisation. En effet, cet urbanisme de barres et de tours d'immeubles est facilement repérable et identifiable dans un environnement de pavillons individuels. La première vision de la ville qu'aura un visiteur en provenance de la route nationale 15, qui fut longtemps l'axe routier majeur pour parvenir au Havre depuis Rouen, ou en train, sera le quartier de Caucriauville et ses hautes tours, situé sur le plateau. D'une manière générale, et malgré les nombreux essais de rénovation et de reconfiguration de ces quartiers, rares sont les grands ensembles qui se fondent dans leur environnement proche.



PHOTOGRAPHIE 4.04 : D'Aplemont à Caucriauville, une nouvelle morphologie urbaine.

Source : ©2008 Google-Imagerie ©2008 DigitalGlobe, GeoEye.

Leur conception sera alors rapidement remise en cause. L. LEVEQUE (1987) dresse un tableau critique sur la situation des grands ensembles de la première génération (1950-1970) : « *Ce que l'on peut retenir de cette première époque c'est qu'elle fut marqué par la précipitation et que cette précipitation se lit encore dans les quartiers, aussi bien à travers l'aspect des bâtiments, qui ne résistent pas à l'usure du temps, que dans la juxtaposition des équipements collectifs, mal intégrés au quartier, le caractère inachevé des espaces extérieurs et des voiries, tout ceci contribuant à dévaloriser ces espaces résidentiels avant même que ne soit considéré leur peuplement* » (p.44). Ce constat fut vite perçu par une partie de l'opinion publique et des médias. L'extrait du journal le Figaro de 1971 qui suit (cf. ENCADRÉ 4.1 p.152) décrit la perception très négative d'un grand ensemble par un journaliste.

Après la mort de Jean-Pierre, tué par un cafetier excédé.

Vivre à la Courneuve, cité sans âme

« La cité des 4 000 logements. Organisme promoteur : Office d'Habitation à Loyers Modérés de la ville de Paris.

Des blocs de ciment grisâtre, hauts de quinze, parfois vingt-cinq étages, plantés en long et en travers. Une seule règle : en caser le plus possible.

Une cité sans âme. Quelque vingt mille personnes, de toutes conditions sociales, souvent de races différentes, mal rassemblées en ces lieux. La Courneuve, au nord de la capitale, une banlieue plébéienne. Rescapés des bidonvilles, évadés des taudis, secourus sociaux, expropriés, familles nombreuses et jeunes ménages qui ont fait des projets d'avenir, ouvriers, commerçants et employés, tous se côtoient sans se connaître. Ne se saluent pas, mais s'épient. Certains ont échoué ici, d'autres croyaient pouvoir y vivre paisiblement.

Edifier le maximum de logements au moindre prix, tel était le problème à résoudre et les impératifs de la rentabilité. Je ne crois pas le résultat heureux. Aucune originalité architecturale ne distrait l'œil, ne repose les nerfs. Des lignes droites sans charme, des angles aigus, point de courbes pour rompre la monotonie d'une symétrie trop rigoureuse. Des milliers de fenêtres à perte de vue, comme des milliers d'yeux fixent les piétons déambulant au hasard des mornes labyrinthes. Les concepteurs ont réunis des cases pour abriter des hommes sans se soucier de savoir comment ceux-ci pourraient y évoluer. »

ENCADRÉ 4.1 : La cité des 4000 à la Courneuve, vue par un journaliste en 1971

Source : L. MIARD, extrait du Figaro du 8 mars 1971, cité par RINAUDO, 1999

Dans cet article de presse, l'auteur fait l'état d'un espace mal pensé et mal conçu, réunissant des individus hétérogènes et anonymes qui ne savent comment l'habiter et y vivre-ensemble. La mixité sociale des grands ensembles est encore d'actualité au moment où sont écrites ces lignes, mais elle paraît déjà factice, s'appuyant sur une hétérogénéité statistique sans qu'il n'existe de liens plus forts qu'une coprésence entre les habitants comme l'on montré J.-C. CHAMBOREDON et M. LEMAIRE (1970). Ce qui choque particulièrement l'auteur est le gigantisme et l'absence de relations sociales, soit l'antithèse du quartier-village si souvent admiré en France. Aujourd'hui, les banlieues sont décrites par la plupart des acteurs que nous avons rencontrés comme des lieux d'interconnaissance,

d'où émane une sensation de relative unité. C. RINAUDO (1999) explique d'ailleurs comment, lors d'une observation de terrain dans un quartier en périphérie de Nice, il fut très vite remarqué et identifié comme un corps étranger à la population locale. Les changements de peuplement des grands ensembles auraient donc modifié leur fonctionnement social. Les lignes architecturales employées et l'organisation spatiale sont tout autant décriées et participent à la naissance de ces « cités sans âmes ». Lors de leur création, l'accent fut mis sur le logement, mais les modes d'habiter ont été les parents pauvres, les concepteurs ne retenant qu'une partie seulement des recommandations de la charte d'Athènes. La pauvreté architecturale, liée « *aux séquelles de la reconstruction avec la constitution de monopoles de fait 'architectes-entreprises'* » (L. LEVEQUE, 1975, p.49) induit une monotonie dans le « *style HLM* » qui ne séduit pas. Les ménages les plus aisés du parc HLM se tourneront alors rapidement (fin des années 70, années 80) vers d'autres formes urbaines, et notamment vers les nouveaux lotissements qui voient le jour dans les communes périphériques.

4.1.2.2 L'espace public dans les grands ensembles : cette immensité désertique

Parmi les lacunes de ce nouvel urbanisme, nous pouvons aussi évoquer la place accordée à l'espace public. La part de l'espace public dans les banlieues est disproportionnée par rapport à la surface attribuée à l'espace privé. En effet, les grands ensembles se caractérisent par une multitude d'éléments spatiaux aux usages variés, ouverts et dont l'accès est finalement autorisé à tous. Nous pourrions éventuellement classer ces éléments selon la typologie d'I. JOSEPH (1993) qui distingue les espaces publics selon trois formes : « *carrefours consacrés* », « *sites à palabre* » et « *zones* ». Ainsi, aux pieds des tours et autres barres d'immeubles, prend place tout un ensemble de lieux ; qu'ils s'agissent de parkings, de places, d'esplanades, de carrés de pelouse, ils présentent tous la particularité de se situer en prolongement des rues et chemins, sans l'apposition d'une limite (haie, barrière, grillage). Au quotidien, l'interface espace public/espace privé se réalise alors dans le hall d'immeuble, lorsque celui-ci n'est pas non plus squatté par les « jeunes » du quartier (BOQUET, MUS, 2007).

Pourtant, juridiquement[39], l'espace public se définit par son appartenance au domaine public qui concerne les biens immeubles (terrains) possédés par une personne publique (collectivité territoriale, État...), ouverts à l'usage direct du public, ou affectés à un service public (sous réserve d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de service public). Tout autre terrain ne dépend pas du domaine public en tant que tel. D'après cette définition, de nombreux types d'espaces décrits précédemment n'appartiennent pas au domaine public et ne peuvent dès lors être considéré comme des espaces privés (certains parkings, des espaces de pelouse aux abords des immeubles…). Une clôture peut alors être dressée pour en réserver la jouissance au propriétaire du terrain[40]. Toutefois, il existe une acception plus large de la notion de l'espace public qui consisterait à le qualifier d'espace de vie collective des habitants. I. JOSEPH (1993) élargit encore cette notion lorsqu'il définit aussi l'espace public comme un lieu de *passage* qui peut effectivement susciter la rencontre mais ne la rend pas incontournable (stratégies d'évitement possibles). Néanmoins, la proximité sémantique entre espace public et espace collectif (ou semi-privé) se traduit par une confusion dans les banlieues où les bailleurs sociaux, qui détiennent une part importante de l'espace foncier, n'ont jamais songé jusque récemment[41] à limiter l'accès de certaines parcelles en leur possession aux seuls locataires. L'espace public paraît alors occuper une place démesurée dans les ZUS, amplifiant ainsi, s'il en est besoin, l'effet d'immensité associé à ces quartiers.

L'espace privatif semble alors circonscrit aux seuls bâtiments. Il est alors intéressant de constater que beaucoup d'habitants, et notamment les plus jeunes, s'identifient à leur cage d'escalier ou à leur hall, plutôt qu'à leur immeuble, dans la mesure où l'environnement direct du bâtiment appartient au quartier. Dans d'autres circonstances, la rue peut occuper cette fonction d'identification, à l'instar de la rue de l'Avenir à la

[39] Article L. 2111-1 du code général de la propriété des personnes publiques d'après l'ordonnance 2006-460 du 22 Avril 2006.

[40] Article 647 du Code Civil «Tout propriétaire peut clore son héritage, sauf l'exception portée en l'article 682.» (Loi 1804-01-31 promulguée le 10 février 1804)
Article 682 du Code Civil «Le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante soit pour l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale de sa propriété, soit pour la réalisation d'opérations de construction ou de lotissement, est fondé à réclamer sur les fonds de ses voisins un passage suffisant pour assurer la desserte complète de ses fonds, à charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner.» (Loi 1804-01-31 promulguée le 10 février 1804 modifié par la loi n°67-1253 du 30 décembre 1967).

[41] Les bailleurs tentent aujourd'hui de rectifier cette situation en menant des procédures de résidentialisation comme nous le verrons dans le chapitre 4 section 1.3.3.

Mare-Rouge souvent citée par nos interlocuteurs comme un espace de rencontre entre les jeunes et de trafics, de discrimination (ENTRETIEN A1 « *Habiter rue de l'Avenir [...] ça ne favorise pas pour trouver un emploi.* ») et, finalement, de revendication et d'appartenance. Lors de nos observations sur ce quartier, nous avons aussi remarqué des regroupements plus fréquents d'individus, âgés de 20 à 25 ans, au pied des immeubles de cette rue qu'ailleurs dans le quartier. Ces deux échelles de l'identification et de l'appropriation dans les quartiers sensibles mériteraient une étude plus approfondie, notamment dans leur mise en relation avec les représentations des risques de disqualification sociale dans les quartiers défavorisés et dévalorisés. A la lumière d'une telle enquête, l'affection de nombreux résidents d'habitat social pour la résidentialisation de leur immeuble pourrait alors trouver son explication dans un désir de séparatisme et de désolidarisation ponctuelle avec les espaces en crise qui prennent la forme du quartier.

Dans le prolongement d'un repli face à un quartier absorbant et stigmatisant, certains résidents surinvestissent leurs halls d'immeubles. Cette appropriation des halls par les locataires permet de comprendre en partie les raisons d'une telle tension autour de la question du squat des halls, dernier rempart d'un espace appartenant à une dimension personnelle pour beaucoup de locataires alors que son occupation manifeste et répétée le fait plonger dans l'espace public du quartier (BOQUET, MUS, 2007). Si le hall d'immeuble apparaît comme un espace public à part entière, d'après la notion d'espace de passage défendue par I. JOSEPH (1993), il remplit néanmoins le rôle d'un espace transitionnel entre l'espace intime (le domicile) et l'espace public (le quartier) pour les habitants. Ce rôle accordé aux halls n'est alors plus possible en présence d'individus fixes agissant selon des codes de conduite correspondant à ceux normés de la cité : langage, provocations, contrôle des entrées et sorties, activités illicites ou déviantes. L'absence de ce sas maintient alors un effet de promiscuité à l'échelle du quartier.

Puisque l'espace public est présent dès qu'un individu franchit le seuil de son domicile ou de son immeuble, il appartient à son quartier autant que celui-ci lui appartient. L'identité du quartier peut alors être dévolue à ses habitants et, réciproquement, ces derniers produisent son image par leurs identités, leurs comportements et leurs modes de vie. Cependant, dans les espaces sensibles (comme peut-être dans d'autres quartiers), la vie privée et l'intimité sont remises en question. Cet extrait de la description de MIARD

(1971), dont un large extrait de l'article a été cité précédemment, traduit tout à fait cette idée : *« Des milliers de fenêtres à perte de vue, comme des milliers d'yeux fixent les piétons déambulant au hasard des mornes labyrinthes. »* Des études sociologiques (RINAUDO, 1999 ; LEPOUTRE, 1997, ainsi que plusieurs témoignages recueillis au cours de cette recherche, font état de cette interconnaissance poussée à l'extrême dans les quartiers sensibles, où chacun est épié. Dans la continuité des travaux de M. FOUCAULT (1975) qui dénonçait la forme sécuritaire et disciplinaire des grands ensembles notamment à travers le concept du panoptisme, L. CHARRÈ[42] (1991) impute largement cette responsabilité à l'urbanisme : « *Espace du vide, du contrôle social ou policier, le grand ensemble est incapable d'abriter les secrets de la vie urbaine. »* La sédentarité au quotidien d'une part de la population (chômage, femmes au foyer[43]) plus forte qu'ailleurs augmente le nombre d'observateurs, alors même que l'absence d'attractivité du quartier réduit le nombre de promeneurs observés. Passer inaperçu dans un grand ensemble en situation d'exclusion est alors une opération délicate.

À propos de la dimension sécuritaire des grands ensembles liée à la forme urbaine, J. TABET (1999) explique que l'on assiste aujourd'hui à un « *retournement du discours.* » « *La fluidité et la transparence de l'espace moderne ne sont plus considérés comme des moyens de contrôle social ou policier, de mise en visibilité des individus ou de normalisation des conduites. Elles sont perçues au contraire comme des formes spatiales permissives qui autorisent les déplacements incontrôlés et les pratiques sauvages, favorisent la déviance et l'insécurité, et empêchent la mise en place des dispositifs de dissuasion et de répression* » (p.158). La remise en cause de l'urbanisme des grands ensembles s'appuie toujours sur un souci d'interrogation sécuritaire mais maintenant dans un rapport inversé. L'exemple des halls d'immeubles est finalement très révélateur de ce transfert. Alors que l'on craignait une soumission des individus au contrôle collectif dans les grands ensembles, ces quartiers sont devenus dans les représentations collectives des espaces d'insécurité. L'appropriation des lieux par les « jeunes », et plus particulièrement les jeunes délinquants telle que les usages de cette expression désignant les jeunes de banlieue les laissent supposer (C. RINAUDO, 1999), leur a permis de renverser cette

[42] CHARRÈ Laurent (1991), *Formes de guerres, formes de villes*, cité par TABET (1999), p.157.
[43] En 1999, le taux de chômage dans les quartiers d'exclusion (34%) est supérieur de 15,5 points à celui de l'agglomération havraise (18,5%). Le taux d'activité féminine dans ces mêmes quartiers (31 %) est quant à lui inférieur de 6,2 points à celui de l'agglomération (37,2 %).

logique du contrôle. Squattant les halls et les caves, les jeunes s'assurent une double protection : celle d'un refuge, où se retrouver entre pairs et échapper aux contrôles familiaux et policiers, mais aussi celle offerte par « *un espace d'ouverture tourné vers le quartier permettant aux jeunes d'être à l'affût de l'activité et des évènements* » (M. BOQUET, M. MUS, 2007). Ils exercent ainsi leur propre contrôle sur l'espace. Par un usage bien rôdé du quartier et de ses spécificités, les jeunes sont parvenus à en découvrir les failles et à en devenir les maîtres. Au Havre, toujours sur la rue de l'Avenir, l'installation de caméras de surveillance d'un côté et de l'autre de l'axe n'a que très peu perturbé les rencontres des jeunes du quartier de la Mare-Rouge et la poursuite de leurs trafics, ceux-ci s'étant décalés sur une petite esplanade non-couverte par le champ de vision des caméras (ENTRETIEN A4). Cette capacité d'adaptation oblige aujourd'hui les tenants d'un discours sécuritaire sur la ville de proposer de nouvelles modalités urbaines telles que la résidentialisation (cf. CHAPITRE 4.2).

Au cœur du quartier sensible Vallée-Béreult, dans un groupe d'immeuble surnommé « Chicago » par les havrais, un bailleur social, Alcéane, a souhaité expérimenter un faux hall d'immeuble en réponse à l'occupation inopportune des vrais par les jeunes du quartier. Après un travail mené avec ses services techniques, un plasticien, quelques jeunes et des éducateurs, ce bailleur a choisi d'implanter au pied des immeubles un conteneur rouge, libre d'accès, et « *doté de tous les attributs d'un hall : un digicode pour y entrer, des façades de boîtes aux lettres, une porte d'ascenseur qui ne s'ouvre pas, et même un faux extincteur* » (M. BOQUET, M. MUS, 2007). L'objectif recherché était de mettre à disposition des jeunes un lieu dans lequel ne se fixeraient pas des conflits de voisinage.

Au-delà d'une mise en œuvre maladroite (un *faux hall* sans table ni chaise plutôt qu'un local si souvent réclamé et un *conteneur* qui, malgré la présence du port à quelques encablures, laissa l'impression aux jeunes que l'on souhaitait les « parquer comme du bétail »), l'emplacement même de l'objet ne pouvait satisfaire les conditions d'un éventuel transfert vers cet espace. En effet, à la vue de tous les habitants du quartier (cf. PHOTOGRAPHIE 4.05 p 158), ce nouveau lieu ne pouvait être adopté par les jeunes à la recherche d'une localisation éminemment plus stratégique comme les halls d'immeubles. Après un effet de nouveauté assez court durant l'été 2007, le conteneur a vite été déserté pour un retour au squat des véritables halls. La surmédiatisation du projet vite ridiculisé (TF1, le zapping de C+...) a eu raison de l'expérience puisqu'après les premières dégradations il a été enlevé, et cela moins de trois mois après son installation.

ENCADRÉ 4.2 : Un faux hall d'immeuble pour répondre au problème du squat

PHOTOGRAPHIE 4.05 : Le faux hall d'immeuble, du quartier Chicago, au Havre.

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

La multi-appropriation des espaces publics et les conflits de voisinage ou de coprésence qu'elle engendre sont souvent difficiles à supporter pour certains habitants et stigmatisent le lieu. La plupart de ces espaces, conçus autour de l'idée de la rencontre, sont désertés par une part importante de la population et leur démesure prend alors toute son envergure. Les conséquences de la nouvelle forme urbaine introduite par les grands ensembles ne sont pas à la hauteur des espérances formulées lors de leur création pour en faire des espaces de vie intégrés selon les principes de LE CORBUSIER et de la charte d'Athènes (1933). L. MOINEREAU (1994), cité par C. RINAUDO (1999, p.18) parle même de « *double faillite* » lorsqu'il évoque les résultats de la place donnée à l'espace public dans les grands ensembles : « *faillite de l'appropriation individuelle d'un lieu de vie* » mais aussi « *faillite de la structure d'un espace public destiné à promouvoir la communication.* » L'exemple d'une allée piétonne traversant le quartier de Caucriauville illustre ce second type d'échec. Censée raccorder les îlots du quartier entre eux, cette allée n'est finalement pas utilisée puisqu'elle est « *bordée d'arbres* », « *exposée au Nord* », « *humide* », « *enclavée* » et finalement « *mal-concue* » (ENTRETIEN AI1). Sa désertion dans les pratiques quotidiennes de mobilité l'a transformée en un lieu d'autant moins attractif qu'elle est désormais considérée comme un endroit dangereux et coupe-gorge par les habitants, où l'isolement accroît le potentiel d'agressions. M. BONETTI (2005) relève aussi que « *l'absence de distinction entre les espaces publics et les espaces*

privés contribue fortement à la dégradation des espaces. Cette confusion favorise le développement des conflits car elle ne permet pas d'inscrire dans l'espace des règles d'usage et de vie collective » (p.37). Outre les problèmes que pose au quotidien l'absence de limite à l'espace public, cette situation caractérise de façon singulière les grands ensembles, dans un pays où la clôture de l'espace privatif est une tradition séculière.

Mais, malgré une morphologie similaire, tous les grands ensembles n'ont pas connu le même destin. Certains semblent aujourd'hui dans de meilleures conditions sociales que d'autres, notamment au Havre avec, par exemple, le groupe de logements du fort de Tourneville qui affiche une plus grande mixité sociale, que d'autres grands ensembles construits à la même période. Les raisons d'une telle évolution différenciée paraissent encore obscures, mais nous pouvons formuler quelques hypothèses. La proximité de ces quartiers avec le centre-ville est plus grande et en fait donc des espaces plus attractifs (absence de coupures urbaines par les réseaux de transport, distance faible). Les départs de ces quartiers mieux valorisés sont donc moins nombreux. Les grands ensembles sont mieux intégrés aux espaces pavillonnaires voisins grâce à la taille plus modeste de ces groupes de logements, ce qui permet le partage d'équipements en commun (écoles, gymnases...) et un meilleur brassage de la population en ces lieux. Mais les logiques de peuplement, en partie liées au mode de financement et au profilage des immeubles, peuvent aussi expliquer en partie cette situation.

4.1.2.3 L'occupation des grands ensembles

La réussite ou l'échec des grands ensembles d'habitat social trouvent également leur réponse dans les logiques de peuplement opérées par les bailleurs sociaux. La question est délicate puisqu'elle remet en cause cette fois non plus une forme urbaine particulière mais les stratégies des bailleurs sociaux dans la gestion de leur parc locatif. L. LEVEQUE (1987) note pour Le Havre des différences inhérentes au type de logements et à leurs modes de financement. Certains appartement sont ainsi réservés par des organismes financeurs et des entreprises afin de loger leurs agents et personnels. Les logements sont souvent siglés et alors destinés à des ménages présentant des caractéristiques particulières, notamment de revenus. Les loyers ne sont alors pas les mêmes selon le classement du logement sous tel ou tel acronyme (HLM, PSR, LOPOFA). Ce premier élément permet de comprendre les peuplements initiaux des quartiers mais un peu moins leur évolution. Si en

1987, L. LEVEQUE soulignait la bonne évolution de la Zone à Urbaniser en Priorité de Caucriauville, les conditions sociales de ce quartier ne sont plus du tout les mêmes vingt ans plus tard.

L'histoire du peuplement des quartiers d'habitat social est maintenant bien connue, et Le Havre a connu le même phénomène de migration résidentielle que les autres agglomérations françaises, quoiqu'un peu plus tardivement (L. LEVEQUE, 1987). Les classes moyennes, acquérant souvent des pavillons en grande périphérie, ont progressivement été remplacées dans les grands ensembles par des familles immigrées. Celles-ci s'y sont fixées et cohabitent désormais avec les ménages français dits « de souche »[44] les plus défavorisés. Pourtant, nous n'observons pas une homogénéité de cette évolution sur l'ensemble du parc HLM havrais et certains quartiers semblent préservés, soit de la présence forte d'immigrés (Gonfreville-l'Orcher, cf. CARTE 4.04 p 200) ou plus généralement de la concentration de ménages en situation sociale précaire. Un responsable du Conseil d'Administration d'Alcéane (ex-OPHLM) réfuta l'hypothèse d'une volonté délibérée de ségrégation de la part des bailleurs sociaux et a insisté, au contraire sur leur impuissance en la matière, une part importante des logements échappant à leur contrôle (ENTRETIEN AI2). Pourtant, les acteurs associatifs rencontrés ont souligné régulièrement la difficulté, pour certaines familles, à sortir des grands ensembles d'exclusion, les bailleurs sociaux ne leur proposant systématiquement des offres que dans le même type de quartiers. Selon eux, cela se justifierait par la difficulté que rencontrent les bailleurs à proposer les logements laissés vacants à d'autres familles (ENTRETIENS AI1, A4, A2). Ces différences de peuplement produisent alors l'image stigmatisante de certains grands ensembles[45], alors que d'autres groupes de logements du parc d'habitat social sont valorisés et recherchés. Le taux de vacance y est alors très faible.

Mais, à côté de la question du peuplement, se pose aussi le problème de la gestion quotidienne des grands ensembles et des espaces collectifs. En raison de la paupérisation des habitants des grands ensembles, y compris des propriétaires de logement dans certaines

[44] L'expression est extrêmement délicate puisqu'elle désigne les populations blanches de ces quartiers qui peuvent toutefois avoir des origines diverses (polonaises, portugaises, espagnoles, italiennes). Nous la conservons quand même parce qu'elle permet de traduire la représentation de ces individus par les habitants et les acteurs des quartiers sensibles. En effet, les blancs résidants dans les grands ensembles où l'immigration maghrébine et subsaharienne est importante sont parfois qualifiés de « gaulois » voire de « cauchois » au cours des entretiens que nous avons menés.
[45] Cette image stigmatisante et enclavante sera traitée en CHAPITRE 4.3.

résidences, plusieurs copropriétés n'ont plus les moyens d'assurer les réparations courantes liées à l'usure et aux dégradations dans les bâtiments et les espaces collectifs. Le taux élevé d'acte de vandalisme et la vacance d'un grand nombre de logements dans ces quartiers ont le même résultat sur les efforts des bailleurs sociaux et des communes en la matière. L'état de délabrement précoce de ces quartiers souligne alors les ruptures avec les espaces voisins mieux entretenus. Des opérations de rénovations urbaines massives sont donc engagées à intervalle régulier pour faire face à une adaptation à un urbanisme disqualifié mais aussi pour réhabiliter intégralement ces quartiers. Or, M. BONETTI (2005) signale le paradoxe de ce type d'action qui gèle pendant de nombreuses années les investissements pour les immeubles des quartiers sur lesquels un projet de renouvellement est envisagé : pourquoi rénover aujourd'hui ce qui sera détruit demain ? Cette attente est longue pour des locataires qui vivent alors dans des conditions que peu n'accepteraient.

PHOTOGRAPHIES 4.06 et 4.07 : Habitat dégradé et occupé en attente de rénovation à la Mare-Rouge (G) et au Mont-Gaillard (D.

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

4.2 Accentuer ou produire de nouvelles ruptures : les paradoxes de la politique de la ville

Pour faire face aux problèmes urbains et sociaux dans les quartiers de grands ensembles, l'État, les collectivités territoriales et d'autres partenaires (bailleurs sociaux, associations…) se sont engagés depuis de nombreuses années dans une politique d'intervention dans ces espaces en crise, nommée « politique de la ville ». Comme l'explique J. DONZELOT (2005), cette démarche s'est progressivement recentrée sur le quartier comme objet d'action ce qui n'est pas sans conséquence sur la segmentation des espaces urbains. Dans ce cadre, deux modalités d'intervention retiennent particulièrement notre attention : la rénovation urbaine et la stratégie de zonage.

Bien que postérieure dans sa forme actuelle à la mise en œuvre des diverses « zones », nous étudierons en premier lieu la rénovation urbaine, ou la transformation en profondeur des grands ensembles par la réalisation d'objectifs de destruction, de reconstruction et de réhabilitation, puisqu'elle est censée apporter une réponse urbanistique aux ruptures morphologiques des grands ensembles, précédemment évoquées. Nous verrons alors comment au travers des opérations de réaménagement des banlieues, la politique de rénovation urbaine supprime les ruptures spatiales existantes ou, au contraire, les accentue et en produit de nouvelles.

La mise en place d'un zonage administratif dans le cadre de la géographie prioritaire est un mode d'intervention de la politique de la ville, qui vise à apporter les bénéfices d'une discrimination positive à un certain nombre de territoires jugés « en retard de développement » ou « en crise ». Cependant, la question de la pertinence d'un tel dispositif peut être posée dans la mesure où ce mode opératoire créé les limites qu'il est censé combattre.

4.2.1 La rénovation urbaine et ses effets

La ville du Havre fut la première à signer une convention avec l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine, le 05 Octobre 2004. Auparavant, elle était déjà engagée dans une opération Grand Projet de Ville (2001) pour les quartiers du plateau nord (Caucriauville, Mare-Rouge/Mont-Gaillard/Bois-de-Bléville) ainsi que dans un Programme Inter Communautaire URBAN (2000) financé en partie par l'Union

Européenne pour ses quartiers sud. Les opérations engagées au titre de la rénovation urbaine, qui vise à transformer les grands ensembles disqualifiés, se situent à l'intersection des concepts de requalification, action qualitative qui ménage le patrimoine bâti, et de renouvellement urbain, « *reprise en profondeur des tissus urbains existants* » (G. NOVARINA, P. PUCCI, 2005, p.83).

M. BONETTI (2005) distingue d'une manière générale deux types de maîtres d'œuvre : ceux qui « *nourrissent une véritable vénération à l'égard de ces quartiers et de leurs concepteurs initiaux* », approche qui « *aboutit notamment à accroître les vides urbains et la minéralisation de l'espace* », et ceux « *qui rejette l'architecture d'origine* » et « *vise à éradiquer le maximum de bâtiments et à vouloir faire table rase* » (p.35). Nous retrouvons une analyse similaire chez G. NOVARINA et P. PUCCI (2005) mais plus orientée vers les transformations de l'espace foncier : « l*es mutations à l'intérieur des tissus urbains existants peuvent se faire selon deux modalités : celles qui s'opèrent de manière progressive dans le cadre du réseau viaire et du parcellaire existants et celles qui impliquent des changements d'affectation, un maillage plus serré du territoire par la voirie et un redécoupage foncier (O. PIRON, 2002)*» (p.85). Dans l'exemple havrais, nous distinguons ces deux formes d'intervention même si la seconde est davantage valorisée. Le maintien et la rénovation d'un certain nombre de bâtiments ou d'axes coexistent avec des reconfigurations urbaines plus importantes où apparaissent des maisons individuelles et des petits immeubles collectifs en lieu et place des tours et des barres d'immeubles historiques, autour d'une voirie requalifiée pour adoucir les coupures urbaines.

Mais si l'objectif de la rénovation urbaine est d'atténuer les discontinuités et les différences entre les grands ensembles disqualifiés et les autres quartiers, sa mise en œuvre peut se révéler inefficace ou éventuellement produire à son tour de nouvelles ruptures aux échelles de la ville et des quartiers sensibles.

4.2.1.1 Estomper les coupures urbaines

Les récentes politiques de rénovation et de renouvellement urbain ont pour vocation d'effacer en partie les erreurs de l'urbanisme des grands ensembles, de proposer une nouvelle morphologie à ces quartiers populaires mais aussi d'estomper les ruptures urbaines. A cet effet, de nombreuses actions ont été engagées.

La requalification de l'avenue du Bois-au-coq qui fractionnait le quartier de la Mare-Rouge en est un bon exemple. Ce grand ensemble présente la particularité d'être traversée par un axe majeur du plateau qui permet de joindre le tunnel Jenner, véritable sas entre la ville-haute et la ville-basse (centre-ville), à plusieurs grands quartiers et surtout au centre-commercial « Auchan - Mont-Gaillard», très fréquenté par les habitants de la commune du Havre. Ce quartier se distingue déjà par une morphologie urbaine, constituée de grands ensembles et de vastes espaces vides, qui s'oppose à l'habitat individuel de son voisinage immédiat (Sanvic, une partie du Haut-Graville). Les barres d'immeubles qui représentent la part majoritaire de l'offre de logement du quartier sont implantées de part et d'autres de cette avenue.

D'une configuration 2x2 voies lors de la traversée de ce quartier, la largeur de l'avenue est accentuée par la présence d'un terre-plein central. Pendant longtemps, le niveau des voies avait été abaissé afin de limiter les nuisances sonores et d'améliorer la sécurité des riverains. Une passerelle assurait la liaison piétonne de part et d'autre de l'axe, très fréquenté et à des vitesses souvent excessives. Cette passerelle était particulièrement mal perçue car elle ne garantissait pas la sécurité de ses usagers (agressions) comme des automobilistes passant en dessous (jets de pierre). L'avenue du Bois-au-coq présentait alors, jusqu'en 2003 (année du début des travaux) de multiples caractéristiques d'une coupure urbaine linéaire : nuisances, contraintes, insécurité…

Aujourd'hui, une part importante de l'axe a été requalifiée. La voirie remise au niveau des halls d'immeubles et un rétrécissement des voies ont permis de réduire la vitesse des véhicules. A l'approche du centre de la Mare-Rouge, où était implanté un petit centre-commercial de quartier en déclin, l'addition d'un « rond-point » surélevé, équipé de feux tricolores, permet d'assurer une meilleure sécurité des piétons, de ralentir considérablement le trafic mais aussi de réinscrire une relative continuité entre les deux parties du quartier. Le centre-commercial a également été rénové. Il compte un certain nombre de commerces et services : superette, boulangerie, pharmacie, fleuriste, cabinet médical, agence postale et même un magasin spécialisé en pièces détachées d'électroménager. Cependant, bien qu'il soit situé sur un axe majeur de la ville, sa clientèle est quasi-exclusivement locale (ENTRETIEN A4), alors que certains acteurs rencontrés espéraient qu'il puisse devenir attractif pour d'autres citadins (ENTRETIEN A1). Il est

encore trop tôt pour mesurer des modifications dans les pratiques piétonnes et automobiles, ni pour estimer un changement notable dans les représentations de l'espace par les résidents du quartier, en raison d'une rénovation globale du quartier encore inachevée. Néanmoins, cette résorption partielle (l'axe présentant certains tronçons moins traités est encore très fréquenté par les automobilistes / cf. PHOTOGRAPHIES 4.08 et 4.09 p.166) d'une coupure urbaine sectionnant un quartier sensible apporte son lot de questions sur la revalorisation de l'image du quartier et de sa réinsertion dans la ville : La fréquentation du quartier et de ses équipements va-t-elle s'accroître ? La cohésion entre les deux moitiés sera-t-elle meilleure ? L'effet tunnel lié à l'axe routier va-t-il s'estomper ?

PHOTOGRAPHIES 4.08 et 4.09 : L'avenue du Bois-au-Coq depuis Mont-Gaillard (en haut) et la Mare-rouge (en bas).

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

PHOTOGRAPHIE 4.10 :L'avenue du Bois-au-Coq requalifiée au niveau du centre commercial de la Mare-Rouge.

Source : ©2008 Google-Imagerie ©2008 DigitalGlobe, GeoEye.

4.2.1.2 Une oscillation perpétuelle entre le « dégradé » et le « neuf »

Cependant, l'action publique sous l'étiquette « politique de la ville », tout en s'efforçant de réduire les discontinuités spatiales entre les ZUS et les autres quartiers, renforce parfois les ruptures existantes ou en produit de nouvelles. Malgré les nombreux programmes d'intervention à destination des banlieues engagés depuis une trentaine d'années, les ruptures spatiales ne se sont pas résorbées. Les quartiers sensibles se singularisent toujours autant des autres. La rénovation récurrente de ces quartiers prolonge l'existence des ruptures alors même qu'elle a pour mission de les réduire. Ainsi, ces espaces de construction récente oscillent systématiquement entre deux situations antagonistes : « le neuf » (réfection des halls d'immeuble, réhabilitation des bâtiments et de la voirie, nouvel équipement…) et « l'usagé » (dégradations, usures diverses, vieillissement précoce des bâtiments…). Chaque nouveau plan pour les banlieues apporte son lot de réhabilitations diverses et de modifications urbaines. Sans remettre en cause la pertinence de ces actions en faveur de l'habitat, qui améliorent considérablement les conditions d'existence dans ces quartiers, cette oscillation entre un espace dégradé et un espace neuf produit son lot d'externalités qui enferment davantage les banlieues dans une

spirale d'exclusion spatiale. Entre les situations de dégradation et les reconfigurations, les quartiers sensibles peinent à présenter l'image de quartiers identifiés et valorisés.

Les dégradations et l'usure très rapides des bâtiments et des équipements des quartiers sensibles peuvent s'expliquer de plusieurs façons. La première résulte de la moindre qualité des habitations depuis leur construction dans une situation d'urgence à leurs rénovations successives toujours plus coûteuses. L'utilisation réelle des installations n'est pas la même que celle escomptée lors de la conception et du choix des matériaux. Ainsi, plusieurs acteurs ont évoqué le surpeuplement de certains logements dont l'effet est un usage intensif des équipements communs à l'ensemble des locataires de l'immeuble (ascenseurs et interphones entre autres) produisant alors des usures plus précoces (ENTRETIENS AI1, AI2, P1, P2). Enfin, les dégradations sont plus nombreuses dans ces quartiers où l'exclusion économique et sociale favorise les comportements délictueux, non-contrebalancés par la présence significative de propriétaires désireux de protéger leurs biens et attentifs à chacune de ces détériorations. Une des premières images des banlieues est celle-ci : des quartiers dégradés, abimés, presque abandonnés, où les boîtes-aux-lettres sont arrachées, les ascenseurs en panne, les cages d'escalier sales et les murs tagués. Cette image considérablement négative constitue en soi une rupture qui, si elle n'est identifiable qu'à l'approche des bâtiments, participe à la constitution de représentations stigmatisantes nécessitant d'être traitées.

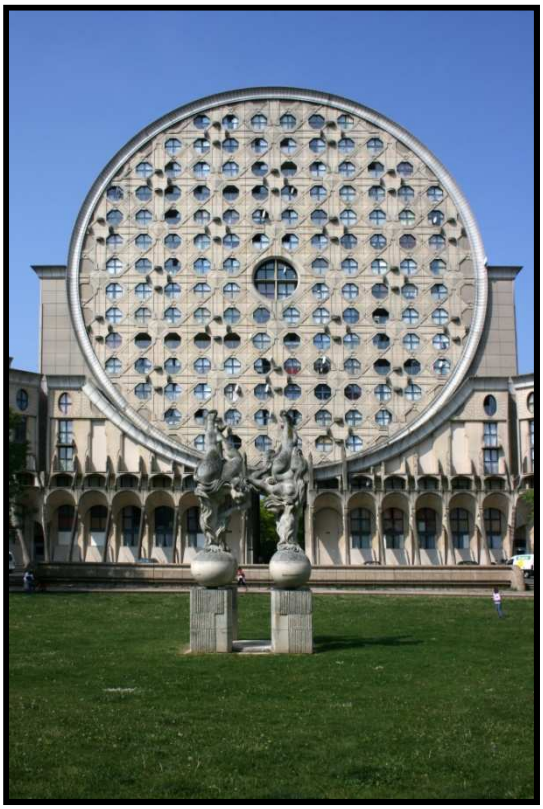
Rompre avec cette première image des banlieues, c'est engager un grand nombre d'actions de réhabilitation des logements, des immeubles et de l'espace urbain dans son ensemble. Le programme de renouvellement urbain de ces dernières années a particulièrement mis l'accent sur les démolitions d'immeubles, dans un but de desserrement de l'offre de logements sociaux collectifs et d'implantation de pavillons locatifs (nouvelle forme d'habitat social). Dans ce cas de figure, la rupture urbaine entre ces quartiers et leurs voisins demeure. Elle change juste de nature ; de « quartiers dégradés » à « quartiers transformés », les banlieues présentent toujours une particularité. De plus, un quartier de logement social, pourtant réhabilité, demeure bien souvent occupé par le même type de locataires (d'autant plus si les travaux n'ont pas donné lieu à un relogement de ces locataires en dehors du logement voire du quartier) à moins qu'une politique d'attribution des logements ait été mise en place pour favoriser une mixité sociale

plus grande. Un éventuel changement de la configuration sociale d'un quartier provoque également des tensions autour du projet pour les habitants initiaux qui craignent la perte de l'identité de leur quartier. L'attachement au quartier est en effet très fort malgré les conditions de vie précaires.

Cette permutation aussi abrupte produit donc souvent des résistances chez les habitants. Conscients du bénéfice pour leurs quartiers qu'apporte une opération de réhabilitation, ils regrettent parfois cette situation de perpétuel recommencement. La lassitude des réhabilitations (« *Combien de temps avant les prochaines dégradations ?* » / ENTRETIEN A4) s'accompagne maintenant de la crainte d'une trop grande reconfiguration de leurs quartiers où ils ne trouveraient pas leur place. Les démolitions d'immeubles apparaissent d'ailleurs comme assez traumatisantes, car elles posent deux problèmes : le devenir des locataires dont le logement a été ou sera détruit, et celui de l'identité du quartier. La question du relogement est particulièrement sensible, notamment en raison de la précarité résidentielle d'une part importante des habitants des ZUS, entièrement soumis à l'offre locative sociale. Le rapport de force, largement en leur défaveur, les met dans une situation délicate de soumission aux décisions prises par les bailleurs. « *Avec ces opérations, ne va-t-on pas, à terme, être rejetés vers des périphéries plus lointaines ?* » s'interroge Amar, habitant d'un quartier sensible de banlieue parisienne, cité dans un quotidien national (BISSUEL / LE MONDE, 2000). Les responsables associatifs et les éducateurs rencontrés font état des mêmes préoccupations chez les populations havraises, notamment celles résidant à la Mare-Rouge, quartier fortement reconfiguré en un laps de temps très court. Pour ceux qui demeurent dans le quartier, l'incertitude sur le devenir des anciens locataires amplifie leurs propres craintes quant à une mutation du quartier déstabilisante.

Les démolitions et reconstructions, modifiant en profondeur les quartiers sensibles, remettent aussi en question l'identité du quartier et son appropriation par ses résidents. Les banlieues souffrent de l'absence caractérisée d'un patrimoine urbain valorisé, à l'exception de quelques quartiers tel le Pavé-neuf à Noisy-le-Grand où de grands architectes ont proposé des immeubles d'habitat social d'une grande originalité et singularité (cf. PHOTOGRAPHIE 4.11 p.170). Or, le programme de renouvellement urbain, en proposant de détruire certains bâtiments (notamment les plus imposants) et de reconfigurer

entièrement ces quartiers, supprime une partie du patrimoine des banlieues, pourtant approprié par les habitants et producteur de l'identité des grands ensembles. Pour certains habitants, les démolitions s'apparentent à la reconstitution de nouveaux quartiers « sans histoire » et donc sans âme. M. BONETTI (2005) rappelle que « *l'histoire de chaque individu se fonde sur l'histoire des lieux dans lesquels il a vécu, qui sont autant de repères existentiels et leur disparition représente une perte douloureuse (BONETTI, 1995). Le fait de vouloir démolir brutalement ces quartiers revient à éradiquer leur historicité* » (p.40) et souligne plus loin que « c'*est au moment même où une trame historique a pu se constituer, même si elle est à certains égards problématique, que l'on envisage sa suppression brutale en reproduisant le mouvement même qui avait rendu difficile sa formation* » (p.41). Les travaux de rénovation urbaine doivent alors absolument prendre en compte les formes préalables d'appropriation et d'utilisation des lieux pour ne pas rompre le lien entre les habitants et leur quartier. La concertation avec les habitants, essentielle à ces opérations, intervient souvent trop tard. Les grandes lignes des projets sont déjà tracées.



PHOTOGRAPHIE 4.11 : Les « arènes de Picasso » à Noisy-le-Grand.

Source : Lybil BER (2007). http://fr.wikipedia.org/wiki/Noisy-le-Grand

A l'occasion des grands changements qui s'opéraient à la Mare-Rouge au Havre, les habitants inscrits dans le comité de quartier, rejoints par d'autres, ont souhaité faire revivre l'histoire de cet espace et de ses habitants à l'occasion de la fête du quartier en 2007. La demande de ces habitants auprès des acteurs de la politique de la ville, assez déroutante de prime abord, traduisait en réalité le désir de ne pas perdre cette petite histoire du lieu qui avait contribué à forger l'identité de ce quartier, et à laquelle ils étaient particulièrement attachés. La crainte de voir disparaître le lieu où beaucoup ont passé l'essentiel de leur vie est d'autant plus amplifiée que ces quartiers ne présentent aucune valeur (si ce n'est foncière) et ne dispose d'aucun patrimoine valorisable. Tout quartier est, bien entendu, amené à se transformer un jour ou l'autre, mais dans le cas des espaces de la politique de la ville, l'absence d'intérêt de l'immobilier autorise une refonte totale des lieux, où les caractéristiques et autres traits urbains seront amenés à disparaître ou à se métamorphoser à chaque opération de rénovation. Dans ce cas de figure, la rénovation urbaine construit un quartier sans histoire, sans se soucier des attentes des habitants dans ce domaine, en partant du principe « *qu'il suffit de restructurer les quartiers et de diversifier les formes d'habitat pour transformer magiquement les dynamiques résidentielles* » (M. BONETTI, 2005, p.36).

4.2.1.3 Habitat individuel et résidentialisation : transformer l'image du quartier par une nouvelle morphologie

L'insertion de maisons individuelles en location ou en accession sociale à la propriété est une démarche aujourd'hui mise en place pour à la fois modifier le paysage des quartiers sensibles et encourager la mixité sociale. Sans établir ici un procès d'intention maladroit et inapproprié, notamment vis à vis de la réalisation de ces objectifs de mixité ou de la qualité de construction de ces bâtiments, cette solution risque de montrer rapidement ses limites en termes d'urbanisme et de paysage. En effet, si un des reproches qui est fait aux barres d'immeubles et autres tours érigées dans l'après-guerre est celui d'une monotonie dans le paysage, l'alignement de maisons sociales calquées sur le même modèle peut produire le même résultat : un champ de maisons neuves, aux petits jardins sans haies ni arbres, identiques les unes aux autres (cf. PHOTOGRAPHIE 4.12 et 4.13 p. 172). La ligne de partage entre ces nouveaux espaces et les quartiers pavillonnaires voisins persistera certainement. L'habitat collectif n'est pas non plus la seule forme urbaine qui favorise l'émergence de poches de pauvreté et d'exclusion. Les exemples, ici comme

ailleurs[46], de quartiers d'habitat individuel rencontrant des problèmes similaires à ceux des grands ensembles sont nombreux. Aussi l'intégration de ces quartiers dans le paysage urbain existant nécessite davantage que la modification du type d'habitat mais plutôt de s'interroger sur la qualité architecturale du nouveau quartier et de ses liaisons avec les espaces voisins.

PHOTOGRAPHIES 4.12 et 4.13 : Habitat individuel au Mont-Gaillard (haut) et à la Mare-rouge(bas)

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

[46] Le quartier de Watts dans la banlieue de Los Angeles est certainement le quartier le plus dangereux de la ville, et les conditions de vie y sont particulièrement mauvaises. Pourtant, il est avant tout composé de pavillons individuels. En France, certains quartiers pavillonnaires situés à proximité de grands ensembles sont soumis aux mêmes difficultés (B. MOULIN, 2001).

Cet habitat individuel suscite aussi un certain mécontentement chez une part des locataires résidant dans les immeubles à proximité de ces pavillons, qui les ont vu se construire et ont, alors, rêvé de s'y installer. Au cours d'un entretien avec la directrice du centre social du quartier de la Mare-Rouge (ENTRETIEN A1), la distinction entre les habitants des immeubles et ceux des nouveaux pavillons d'habitat social fut évoquée. Cette personne admettait qu'il existait des différences entre les deux types de population notamment en raison de la taille des maisons individuelles, trop réduite pour accueillir des familles nombreuses alors même que les appartements dans les barres d'immeubles toujours debout pouvaient les recevoir. Elle expliquait qu'il s'agissait d'une volonté délibérée de limiter la taille des pavillons, alors que la demande locale est plutôt tournée en direction de grands logements, afin d'installer dans ce nouvel habitat des familles qui travaillent, avec deux enfants tout au plus. L'idée serait de réintroduire de cette façon une mixité sociale qui avait disparu du quartier.

Dès lors, il est envisageable que cette distinction spatiale habitat individuel/habitat collectif puisse s'exprimer dans un autre registre, plus social ou ethnique, ce qu'a concédé notre interlocutrice (ENTRETIEN A1) lorsqu'elle déclara que dans les barres d'immeubles vivaient les « *familles africaines* » en opposition aux familles des maisons que l'on imagine alors « blanches ». Cette distinction sociale et ethnique entre les maisons individuelles et les immeubles pourrait alors contribuer à l'émergence de territorialités nouvelles au sein même du quartier, produisant alors des micro-territoires d'exclusion. Lorsque nous l'avons questionnée à ce sujet, la directrice du centre social ne souhaita pas se prononcer pour le moment (les premières maisons individuelles commençant tout juste à être occupées) et précisa qu'elle n'avait pas remarqué jusqu'à présent de nouvelle césure dans le quartier. Au contraire, elle se positionna comme une personne enthousiaste face à l'idée de mixité sociale. Ces pavillons assureraient aussi, selon elle, une meilleure continuité avec les quartiers Sanvic et Mare-au-Clerc voisins.

Plus sceptique sur l'idée de mixité, une éducatrice (ENTRETIEN A4) intervenant sur le même quartier, rencontrée un peu plus d'un an après, confirma ces deux types de peuplement et souligna l'exaspération des habitants des immeubles, présents antérieurement dans le quartier mais considérés comme non-prioritaires sur les nouveaux pavillons. Elle précisa que ces maisons individuelles étaient un échec si les responsables de la politique de la ville espéraient, par leur création, faire venir des locataires de la ville-

basse et attira notre attention sur le fait que la coprésence dans un quartier n'est pas significative de mixité sociale (propos maintes fois tenus par des acteurs associatifs et même certains acteurs institutionnels et politiques) (cf. CHAPITRES 2 et 3).

Simultanément à ces projets d'habitat individuel, une procédure de clôture des espaces privatifs a été engagée sous le terme « résidentialisation ». Auparavant, les espaces publics et les terrains appartenant aux bailleurs sociaux ou aux copropriétés étaient souvent confondus dans la mesure où leur limites n'étaient pas inscrites dans le paysage urbain. Dans le souci d'amplifier l'appropriation des lieux chez les locataires et de renforcer la sécurité (ou au moins de limiter le sentiment d'insécurité des habitants), de nouvelles haies ou clôtures ont été érigées autour des espaces privatifs, multipliant parfois les serrures et autres digicodes pour pénétrer dans ces résidences. Il est pour l'instant délicat de mesurer qui, de la logique sécuritaire ou de la logique d'amélioration du lien social par un renforcement des appropriations des espaces privatifs, est davantage mis en avant dans les discours des acteurs favorables à cette résidentialisation. Mais M. BONETTI (2005) nous met en garde à ce sujet : « *réduire la résidentialisation à l'installation de clôture autour des immeubles, sans se préoccuper de l'articulation des espaces privés avec l'espace public risque de créer un univers carcéral particulièrement inquiétant* » (p.37).

Cette démarche implique également un rétrécissement de l'espace public dont la disproportion est une caractéristique de la morphologie des banlieues. De ce point de vue, la résidentialistation, en cours dans de nombreux quartiers, apparaît comme une avancée souhaitable dans le traitement paysager et urbain des banlieues. Elle participe à une implication plus forte des habitants dans la gestion des espaces communs, elle permet l'émergence de lots à taille humaine, qui se distinguent les uns des autres, et enfin elle réhabilite l'image de certains quartiers en affichant des immeubles attractifs (sécurité, prix des loyers...) pour les classes moyennes, public ciblé dans une logique de mixité sociale.

Toutefois, la résidentialisation présente aussi des inconvénients inhérents à sa nature. En effet, « résidentialiser » consiste à produire de nouvelles ruptures dans l'espace urbain. Et si ces nouvelles ruptures peuvent être bénéfiques pour certains immeubles et de nombreuses familles, on peut imaginer que l'émergence de micro-territoires au sein des banlieues produit à son tour son lot d'exclusion et de stratégies ségrégatives. Le premier reproche qui est fait à ces opérations est de provoquer le repli des habitants ainsi

résidentialisés. Réclamée depuis longtemps par certains habitants, puisque « *Passer de l'image de la 'cité' à celle des 'résidences' apparaît symboliquement comme une promesse de promotion sociale.* » (J. TABET, 1999, p.160), la résidentialisation est décriée par une part des acteurs sociaux qui voient dans cette mesure un encouragement à l'individualisation de la société et à l'entre-soi. Même si elle n'est pas destinée à favoriser la ségrégation à l'intérieur même des quartiers sensibles, on peut facilement imaginer l'intérêt qu'elle suscite chez certaines familles, désireuses de s'exiler loin des populations disqualifiantes mais ne disposant pas des ressources nécessaires pour sortir du quartier, ou du parc HLM. Le choix d'un logement se fera davantage en fonction de l'immeuble auquel il appartient et de la composition sociale de celui-ci, à l'instar de certaines pratiques déjà existantes dans le choix d'une cage d'escalier mais qui n'engageaient alors pas autant que maintenant les futurs locataires. La résidentialisation, envisagée de cette manière, produit alors de véritables ruptures dans le quartier, fondées sur la mise à distance des publics difficiles du parc HLM (familles polygames, familles à problèmes...). Ces ruptures se traduisent aussi parfois dans les mobilités pédestres. J. TABET (1999) observe des modifications dans les trajets quotidiens. L'attitude des bailleurs sociaux sera alors déterminante dans l'attention portée à ce problème : opteront-ils pour une politique d'hétérogénéisation de l'ensemble de leur parc, au risque de ne pas se rendre attractifs pour les classes moyennes ? Ou, au contraire, seront-ils tentés de sacrifier certains immeubles dans le souci de produire une mixité sociale à l'échelle du quartier ?

Si elle suscite une diversité de réactions et de points de vue parmi les acteurs des quartiers sensibles, il est encore trop tôt pour établir un bilan des effets de la résidentialisation massive dans ces quartiers, notamment au Havre. Néanmoins, nous pouvons d'ores et déjà établir quelques pistes de recherches qui mériteraient toute l'attention lors d'une évaluation de cette démarche. Tout d'abord, la résidentialisation devrait apporter une réponse aux attentes des habitants en terme de résorption du sentiment d'insécurité, et pourquoi pas de baisse effective de la délinquance, une des principales raisons invoquées pour la justifier. D'ailleurs, pour qualifier cette résidentialisation, J. TABET (1999) emploie l'expression d' « *architecture de la peur* » en référence à l'ouvrage de N. ELLIN (1997), « *Architecture of fear* ». Mais se limiter à cette seule préoccupation serait réducteur. Elle devra aussi être étudiée pour ses effets quant à l'attractivité des quartiers sensibles vis à vis des classes moyennes. Mais surtout,

l'évaluation de la résidentialisation devra impérativement prendre en compte l'évolution des relations sociales internes au quartier (solidarités de voisinage / relations intergénérationnelles / espaces des interconnaissances / activités associatives / temps-fort de sociabilité…) et bien entendu l'échelle de réalisation de celles-ci, l'apparition de micro-territoires de pauvreté et d'exclusion étant une possibilité à ne pas négliger. Dans de telles circonstances, le gain en mixité sociale serait nul car l'effet d'entraînement souhaité (les classes moyennes tirant les classes populaires vers le haut), inhérent aux projets de mixité, ne pourrait se produire dans un espace tout autant ségrégué qu'auparavant.

L'exemple de la résidentialisation est symptomatique des conflits et autres paradoxes apparaissant dans l'action des pouvoirs publics en direction des banlieues. En effet, à l'exigence de trouver une solution pour améliorer l'image de quartiers assimilés à des espaces de relégation et de disqualification sociale, ils ne doivent pas pour autant oublier les habitants en grande difficulté qui résident dans ces quartiers et qui, malgré eux, contribuent à cette image négative. Il est par ailleurs intéressant d'établir un parallèle entre la démarche de résidentialisation en cours dans les quartiers sensibles, alors qu'elle n'est que peu ou pas souhaitée dans les quartiers d'habitat social ne rencontrant pas les mêmes problèmes (produisant *de facto* un nouvel écart entre leurs environnements urbains respectifs), et les quartiers résidentiels fermés des classes sociales aisées. La proximité physique avec les classes *dangereuses* ne semble alors admise que si une barrière existe, du moins symboliquement[47]. J. TABET (1999) s'interroge aussi sur le sens de la résidentialisation dans une politique d'ouverture de ces quartiers : « *Comment a-t-on pu glisser d'un discours sur l'intégration des grands ensembles à la ville, vers la création d'entités isolées qui se referment sur elles-mêmes ?* ». Cette question, dont le point de départ est la résidentialisation, pourrait être développée à d'autres thèmes de l'action publique vers ces quartiers, et notamment la mise en place de services de proximité (cf. CHAPITRE 5).

4.2.2 De la géographie prioritaire aux ruptures administratives

Si le bilan de la rénovation urbaine et de ses innovations récentes (promotion de l'habitat social individuel, résidentialisation) est mitigé en termes de résorption des

[47] Ainsi que nous avons pu le constater lors d'une visite de terrain dans un quartier de Noisy-le-Grand en Février 2007 à l'occasion d'un colloque organisé par le CERAS, « Banlieues : des cités dans la cité », il s'agit parfois d'une clôture d'un mètre de haut, qui reste aisément franchissable.

ruptures isolant les quartiers d'habitat social dégradés et mériterait une évaluation plus fine dans quelques temps, les effets de la notion de zonage dans la politique de la ville succédant aux observations faites par la géographie prioritaire sont mieux connus. A. ANDERSON et H. VIEILLARD-BARON (2003) posent quatre fondements à cette géographie prioritaire : désigner, délimiter, compter et mesurer. Il s'agit donc d'un outil propre à définir les quartiers présentant les difficultés sociales les plus exacerbées à partir d'une batterie d'indicateurs statistiques. Une fois identifiés et diagnostiqués, les quartiers ciblés font l'objet d'un classement officiel par une opération de zonage qui servira de base à un éventail d'interventions des pouvoirs publics.

Même si aujourd'hui la stratégie de zonage et les avantages y afférant n'occupent plus une place majeure dans la politique de la ville (DONZELOT, 2006), ils demeurent tout de même un de ses dispositifs et participent toujours au découpage administratif de l'espace urbain. Cette forme d'intervention territoriale nous interpelle surtout à propos des paradoxes se dégageant au carrefour de la philosophie de la politique de la ville et de ses méthodes.

4.2.2.1 La politique de zonage : quand les banlieues font exception…

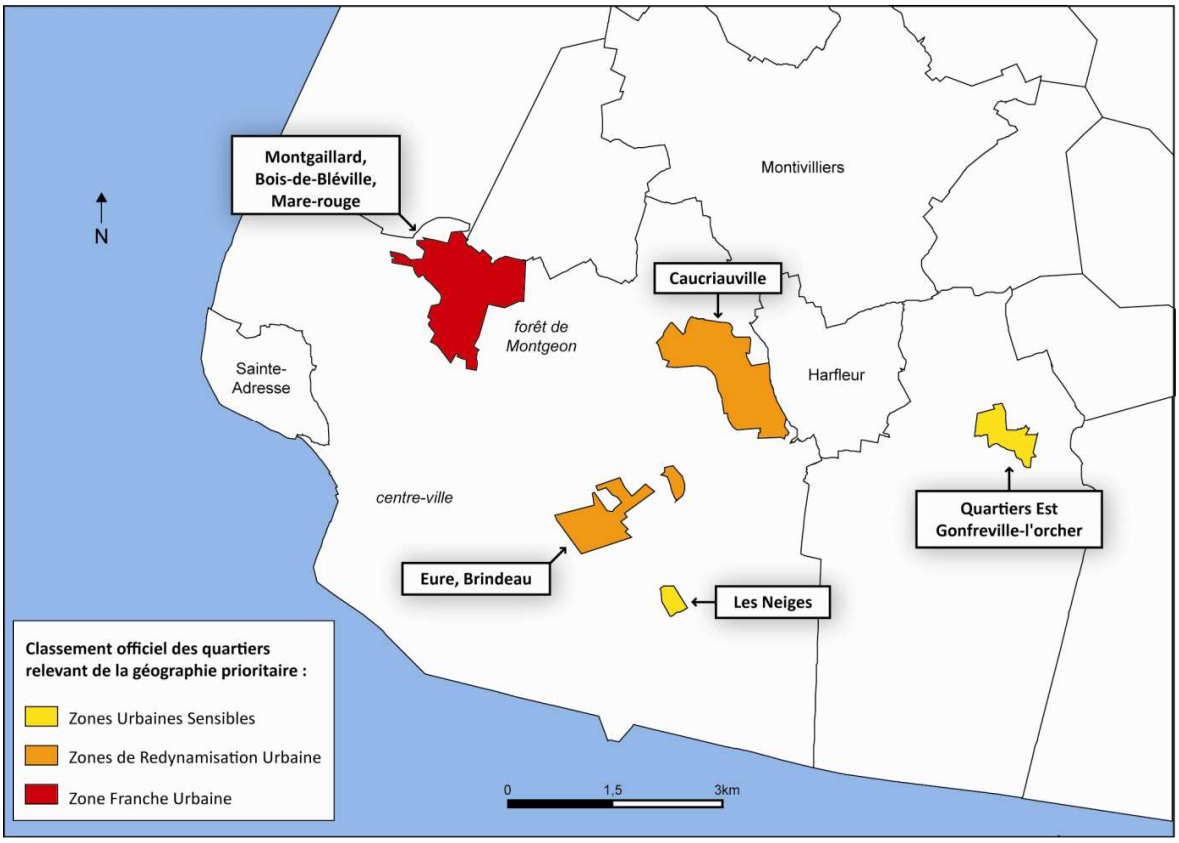
D'après la loi du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville, « *les zones urbaines sensibles sont caractérisées par la présence de grands ensembles ou de quartiers d'habitat dégradé et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi*[48]. » La politique de zonage leur est quelque peu antérieure puisqu'elle date de la Loi d'Orientation pour la Ville de 1991[49] qui institue les premières zones dérogatoires qui deviendront les ZUS en 1995 avec la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire[50]. Dans un souci de définition objective des quartiers prioritaires, des critères statistiques (part des moins de 20 ans, taux de chômage, part des étrangers, part des personnes touchant le RMI…) ont été retenus par les pouvoirs publics pour analyser la situation des quartiers défavorisés dans leurs écarts aux moyennes des villes et agglomérations dont ils dépendent.

---

[48] Loi 96-987 du 14 Novembre 1996, extrait de l'article 2. Un passage plus long de cette loi est disponible en annexe.

[49] Loi 91-662 du 13 Juillet 1991 qui crée l'article 1466.A du Code général des impôts / annexe

[50] Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire / annexe



CARTE 4.03 : Les zones de la géographie prioritaire au Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : Ministère du Logement et de la Ville 2005, INSEE Base IRIS 2000, IGN Géoroute® 2003

Les ZUS constituent le territoire d'intervention privilégié d'un certain nombre de politiques urbaines, notamment la rénovation urbaine à travers les Grands Projets de Ville, auxquels se sont substituées les conventions ANRU, ou bien les Contrats Urbains de Cohésion Sociale dont l'intervention « *soft*[51] » déborde sur d'autres quartiers. Mais elles sont aussi l'espace de dérogation à un certain nombre de principes de droit commun portant notamment autour des questions d'impositions (exonérations de cotisations sociales, de taxe professionnelle ou d'impôt sur les bénéfices sous certaines conditions) lorsqu'aux Zones Urbaines Sensibles sont associées deux dispositifs complémentaires, les Zones de Redynamisation Urbaine et les Zones Franches Urbaines, qui renforcent graduellement ces bénéfices dérogatoires pour les quartiers qui rencontrent les difficultés socio-économiques les plus accentuées (cf. CARTE 4.03 p.178).

[51] Nous reprenons cette expression d'un rapport commandé par la DIV sur l'évaluation des CUCS et réalisé par les cabinets d'études AMNYOS et PLURICITE (2007). Dans ce rapport, les auteurs opposent les interventions « *soft* » du CUCS (autour des thématiques d'emploi, de santé, de cadre de vie, de réussite éducative…) à celles « *hard* » de la rénovation urbaine.

Mais cette démarche concentrant les efforts autour de quelques quartiers[52] définis par décrets n'est pas sans soulever des critiques tournées notamment vers l'effet de stigmatisation d'une telle classification pour les quartiers visés. Ainsi que l'exprime H. VIEILLARD-BARON (2001), « *(…) le problème, ce n'est pas tellement la zone, c'est sa frontière. En quelque sorte, le pacte*[53] *trace les limites des quartiers stigmatisés ; en les identifiant, il désigne ses habitants* » (p.116). En raison de cette externalité négative inhérente à la stratégie de zonage, certains maires, dont une partie du territoire communal pourrait prétendre à la classification ZUS, refusent d'entrer dans ce dispositif. Même si les problèmes rencontrés dans ces espaces sont réels, leur exposition, par un classement et une intervention spécifique, participe à une stigmatisation accrue des quartiers ciblés, lesquels deviennent alors répulsifs. Cette situation renforce alors les phénomènes d'évitement et de ségrégation. L'usage du zonage dans la politique de la ville révèle aussi le paradoxe où, à l'ambition de réintégrer des quartiers dans la ville, la politique de la ville répond par un fractionnement juridique de l'espace urbain, singularisant davantage ces territoires d'exclusion (VIEILLARD-BARON, 2001). L'évaluation des effets du classement en ZUS (ainsi que des autres zonages) n'est pas des plus aisés. La mise en œuvre relativement récente de cette politique associée aux multiples reconfigurations des espaces ciblés par la rénovation urbaine rendent complexe une évaluation quantitative générale de ces dispositifs. Cependant, une autre politique de zonage, antérieure aux ZUS et s'appliquant en partie sur les mêmes espaces, existe : il s'agit des Zones d'Education Prioritaires où des études ont été menées sur leurs effets dans les établissements concernés pour l'amélioration de la réussite scolaire.

D'après BENABOU R., KRAMARZ F. et PROST C. (2004), les ZEP sont le premier cas français d'une discrimination positive et d'une territorialisation des politiques éducatives, innovation dans un système éducatif traditionnellement égalitaire. Par la mise en place des ZEP, le principe d'égalité des chances s'est en effet substitué à celui de l'égalité de traitement entre les établissements. Aux ZEP sont alors associées des moyens supplémentaires (nombre d'heures d'enseignement par élève plus important) et une plus grande autonomie pédagogique afin de s'adapter à un public en situation de difficulté sociale et d'échec scolaire. Prévu initialement pour quelques années seulement lors de leur

[52] Tout de même au nombre de 751 ZUS et de 100 ZFU actuellement en 2008.
[53] Le pacte, ici mentionné, est le pacte de relance pour la ville de la loi 96-987 du 14 Novembre 1996

création en 1981, le dispositif ZEP a progressivement été étendu pour toucher en 1997, 700 000 élèves, soit près de 11% des écoliers et des collégiens. L'objectif initial était de permettre aux établissements scolaires où l'échec scolaire était important[54] de rattraper leur retard sur les autres établissements. Les effets des moyens supplémentaires attribués aux ZEP sur la réussite scolaire ont été souvent étudiés que ce soit par une comparaison des ZEP entre-elles (MOISAN C., SIMON J., 1997) ou par rapport aux établissements n'en bénéficiant pas (BENABOU R., KRAMARZ F., PROST C., 2004). Parce qu'elle permet d'évaluer l'impact de la catégorisation d'un établissement en ZEP, cette seconde approche nous semble plus intéressante. Elle ne se fonde pas sur une comparaison des taux de réussites entre établissement ZEP ou non-ZEP car les différences relevées en termes de public (situation sociale, familiale et économique) établissent un « *effet contextuel spécifique* » (*op. cit.* p.3) mais plutôt sur ce que les auteurs appellent une « *procédure de différence des différences* » c'est à dire, pour résumer, une comparaison des évolutions observées. Si nous estimons nécessaire de rappeler les résultats de cette étude, c'est qu'ils sont significatifs de nombreuses études et opinions sur l'impact des ZEP en matière de lutte contre l'échec scolaire notamment sur leurs conséquences en matière de fréquentation des établissements.

Ainsi, d'après cette étude sur la période 1982-1992, le classement en ZEP d'un établissement scolaire n'aurait eu aucun effet significatif sur l'amélioration de la réussite des élèves. Une raison à cet échec de la politique des ZEP, partagée par de nombreux chercheurs, serait le saupoudrage des moyens sur un nombre trop élevé d'établissements dont le résultat fut une diminution trop faible et trop progressive du nombre d'élèves par classe. Ce problème est commun à divers dispositifs territorialisés de la politique de la ville qui, généralisé après une phase d'expérimentation, n'ont pas eu les effets escomptés. Mais un second résultat des ZEP, lui-même constitutif de leur échec, tient dans le phénomène de stigmatisation des établissements scolaires concernés, d'autant plus fort si, à proximité de ces établissements, ils en existent d'autres non-prioritaires qui bénéficient d'une notoriété plus grande (BROCCOLICHI S., MATHEY-PIERRE C., LARGUEZE B., 2006). Les conséquences pour les établissements classés en ZEP sont alors doubles : diminution des

[54] « Ainsi, en 1995, 18% des élèves de CE2 en zone non prioritaire ne maîtrisaient pas les compétences de base de la lecture à l'entrée du CE2 tandis que ce pourcentage monte à 37% en ZEP. » (BENABOU R., KRAMARZ F., PROST C., 2004)

effectifs d'élèves (les pratiques d'évitement scolaire s'ajoutant à un phénomène plus général de dépeuplement des quartiers concernés) et départ des enseignants les plus expérimentés pour des établissements réputés moins difficiles. La mauvaise image des ZEP, parce qu'elle accentue encore les disparités socio-économiques entre les élèves des différents établissements scolaires, ruine les efforts engagés pour améliorer l'égalité des chances dans le système scolaire.

Ainsi se produit le paradoxe de l'action publique d'exceptionnalité : si elle permet d'apporter une réponse nécessaire aux besoins des établissements ou des quartiers accueillant ou abritant des populations défavorisées, elle souligne en même temps leurs difficultés. Cela se traduit par une dévalorisation des lieux. Dans leur rapport sur la réussite scolaire en ZEP, C. MOISAN et J. SIMON (1997) font état de recommandations dont plusieurs visent justement à annihiler cette externalité négative de l'action territorialisée. Ils expriment le souhait d'un redécoupage de la carte scolaire en adéquation avec un plus grand brassage des publics assorti d'une plus grande rigueur dans les autorisations de dérogations. Ils demandent aussi l'instauration de filières d'excellence ou d'options rares dans ces établissements, proposition qui sera d'ailleurs reprise et étayée par l'un des élus du Havre rencontrés (ENTRETIEN P1). Ils insistent également sur la nécessité de stabiliser les enseignants en poste. Enfin, ils rappellent que la mission de l'école dans ces quartiers comme ailleurs est d'abord une mission éducative et précisent qu'une exigence vis à vis des résultats doit être maintenue. A travers tout cela se profile l'idée que les établissements en ZEP ne doivent surtout pas devenir des établissements de « seconde zone », risque qu'une politique territoriale mal-appliquée pourrait leur faire courir.

Les effets de stigmatisation et les risques d'un traitement différencié inhérents aux politiques de zonages témoignent de la difficulté d'intervention des pouvoirs publics en direction des quartiers prioritaires. Sans un bénéfice important lié au classement, ces politiques posent presque plus de problèmes qu'elles n'en résolvent. Si la rénovation urbaine investit énormément dans les quartiers dégradés, malgré les remarques et objections qui lui sont faites quant aux modalités d'application, elle contribue à la catégorisation des quartiers sensibles comme des espaces à risques. Dans un rapport sur les Contrats Urbains de Cohésion Sociale pour la DIV, les consultants AMNYOS et PLURICITÉ font aussi état de l'absence d'un véritable projet de ville et d'une vocation

pour ces quartiers prioritaires dans les CUCS étudiés. L'approche communément retenue « *se borne souvent à une problématique de rattrapage* » (p.3 – synthèse) et n'exprime donc pas d'ambition pour ces quartiers. Ainsi se trouve peut-être la limite de la stratégie de zonage. Les bornes institutionnelles n'autorisent pas l'émergence de plans plus vastes, donnant un nouveau sens à l'action pour permettre une intégration des quartiers sensibles autour d'un projet spécifiant leur place dans la ville.

4.2.2.2 Une discrimination positive qui s'en défend

Ces politiques de la géographie prioritaire ne concerne pas seulement l'urbain ou l'école mais apparaissent également au travers d'autres exemples qui autorise le glissement de l'expression « discrimination positive territoriale » vers celle de « discrimination positive » tout court. En effet, l'objet de ces politiques n'est pas à proprement parler les quartiers ciblés ni leurs habitants dans leur ensemble mais bien une frange de la population résidant dans ces quartiers qu'il ne convient pas de singulariser du reste de la population dans le système républicain français.

La logique territoriale peut alors apparaître comme une manière détournée, mais mieux acceptée en France, de faire de la discrimination positive à l'égard des minorités visibles et notamment des plus jeunes d'entre eux. Partant du constat d'une discrimination à l'embauche, certes difficile à quantifier en l'absence de données statistiques ethniques, les acteurs publics tentent de corriger ces inégalités en promouvant leurs propres recrutements en direction des quartiers où résident en grand nombre ces publics discriminés. Dans le cadre d'une recherche portant sur les discriminations dans l'accès aux services publics, G. LEBRETON (2007) montre comment la ville du Havre élabore une politique de discrimination positive sans le dire, en affichant au contraire « *une stratégie officielle [...] d'égale admissibilité aux emplois publics* » (G. LEBRETON, 2007, p.46).

Une attention toute particulière est en effet portée aux individus appartenant aux minorités visibles à travers quatre formes d'intervention. Les trois premières sont de l'ordre du traitement différencié : l'« *incitation particulière* » (G. LEBRETON, 2007, p.48) aux personnels noirs ou d'origine maghrébine à tenter les concours internes, la participation aux évènements organisés par les associations de formation et d'insertion professionnelle (simulation d'entretiens d'embauche...), et le recrutement systématique en stages (ou l'aide à en trouver un) pour les « jeunes » en recherche infructueuse auprès du

secteur privé. La dernière forme relève directement de la discrimination positive puisqu'il s'agit d'organiser des recrutements de quartier, pour des emplois d'animateurs sociaux ou culturels (contractuels ou catégorie C) « *choisis dans les quartiers défavorisés d'après le critère officiel de leur représentativité sociale, et d'après le critère réel de leur représentativité ethnique.* » (G. LEBRETON, 2007, p.48) Cette dernière stratégie pourrait être étendue par l'utilisation de « pactes juniors », recrutement par une formation en alternance de jeunes peu qualifiés de 16 à 26 ans. Cet exemple havrais n'est évidemment pas unique et montre bien les artifices employés par les pouvoirs publics pour adopter des stratégies de discrimination positive sur des critères ethniques en se camouflant derrière des prétextes territoriaux.

La nouvelle politique de recrutement des élèves de Sciences-Po Paris suit cette même idée d'aller chercher dans les quartiers sensibles les représentants de la « diversité » (pour employer une expression actuellement en vogue) à la différence qu'il s'agit ici de sélectionner les meilleurs élèves, les plus méritants, et non d'aider ceux qui sont actuellement les plus démunis (faibles ressources financières, mais aussi faible qualification). L'objectif affiché de Sciences-Po est toutefois plus explicite que dans l'exemple précédent ; et si l'école recrute dans les quartiers populaires en crise, c'est d'abord pour puiser dans le vivier des minorités visibles, plus présentes dans ces quartiers qu'ailleurs. La réalisation technique de cette stratégie reste pourtant axée sur une politique territoriale de recrutement. Sciences-Po Paris réserve chaque année un certain nombre de places à des élèves issus d'établissements situés dans des quartiers en crise de la banlieue parisienne et au delà. Présageant une différence de niveau entre ces nouveaux étudiants et leurs camarades, des cours de soutien leur sont prescrit la première année afin qu'ils réduisent cet écart.

Cette politique louable, et difficilement contestable puisqu'elle ne sélectionne pas les élèves sur leur origine ethnique réelle ou supposée mais bien à travers des partenariats avec des établissements scolaires de publics défavorisés, nous interroge tout de même sur l'avenir de ces étudiants, une fois diplômés, et à travers cela sur le sens de cette action. Deux pistes nous semblent intéressantes pour comprendre les motivations de cette nouvelle stratégie de recrutement et les conséquences dans les quartiers sensibles visés. Si à l'issue de leur formation, les jeunes diplômés sont grandement incités à occuper des postes dans

leurs quartiers d'origine (haut-fonctionnaires, chefs d'entreprises ou même élus), la stratégie vise à développer une élite dans les banlieues présumant qu'elle seule, par une connaissance fine du terrain et de ses habitants, pourrait remettre ces quartiers sur la bonne voie. Une telle conviction contribue à envisager les banlieues à travers le prisme du ghetto, les individus étant systématiquement associés aux quartiers dont ils sont extraits, dans leurs réussites comme dans leurs échecs. La seconde piste nous paraît plus vraisemblable pour expliquer les motivations de Sciences-Po. Le rétablissement des valeurs éducatives et méritocratiques serait au cœur de l'initiative de discrimination positive de cette grande école afin de montrer aux « *enfants de la république* » que celle-ci ne les oublie pas et qu'elle récompense ceux qui cherchent à s'en sortir. Cependant, dans l'ascenseur social de Science-Po les places sont très limitées et le sort de ceux qui n'auront pu en bénéficier ne semble pas pris en compte. Bien entendu, cette conséquence annexe dépasse le cadre de la politique d'établissement, qui est donc difficilement condamnable.

Des démarches d'*affirmative action* voient donc le jour dans l'hexagone bien qu'elles soient résolument tournées vers les territoires dans leur mise en œuvre puisque toute attitude de discrimination positive fondée sur des critères ethniques devrait faire face à une levée de boucliers. Elles traduisent aussi l'idée que l'action en direction des quartiers sensibles et de leurs habitants se cherche encore en France (comme ailleurs). Faut-il intervenir sur les lieux ou les hommes ? Et, de quelle manière ? S'il est toujours délicat de se prononcer sur cette question brûlante, certaines analyses complémentaires de spécialistes (J. DONZELOT, 2006 ; M-C. JAILLET, 2004) apportent un éclairage intéressant sur le sens de la politique de la ville et de ses modalités d'application, notamment dans la perspective d'un traitement des ruptures spatiales.

4.2.2.3 Bilan et leçons de la politique de la ville à propos des ruptures urbaines

La politique de la ville rencontra plusieurs « *oscillations* » (M-C. JAILLET, 2004) ou évolutions dans sa mise en œuvre depuis le début de sa conception, au début des années 1980, jusqu'à aujourd'hui. Qu'elles concernent l'objet, la méthode, l'échelle ou bien l'aire d'intervention, elles expriment toutes des ajustements de l'application de cette politique à sa philosophie générale dans un souci de d'optimisation des moyens et des résultats. Les soubresauts rencontrés au cours de ces trente années qui ont participé à sa redéfinition sont de nature diverses : émeutes urbaines, alternances politiques et évaluations critiques des

résultats (ou de l'absence de résultat) des dispositifs. Le tableau suivant (cf. TABLEAU 4.01 p.185) tente de retranscrire ces oscillations et évolutions rapportées dans les travaux de J. DONZELOT (2006) et de M-C. JAILLET (2004). Leurs analyses mettent en lumière la difficulté que rencontre la politique de la ville pour agir efficacement et durablement dans une direction. L'existence même d'une diversité des modes opératoires et de leur transposition mutuelle au cours de ces années démontre l'impossibilité d'une solution unique à la problématique complexe des banlieues sensibles.

PHASES GÉNÉRALES	**OBJET DE LA POLITIQUE DE LA VILLE**	**ÉCHELLE D'INTERVENTION**	**AIRE D'INTERVENTION**	**LIEU PRIVILIGIÉ D'EXERCICE DU POUVOIR**
HABITAT ET VIE SOCIALE 1973 / 1980		Quartier	Concentrée	État
DÉVELOPPEMENT SOCIAL DES QUARTIERS 1981 / 1988	Gens	Quartier	Concentrée puis diffuse	Local
DÉVELOPPEMENT SOCIAL URBAIN ET CONTRACTUALISATION 1989 / 1995	Agents	Agglomération puis quartier	Diffuse	Local
POLITIQUE DE ZONAGE 1996 / 2000	Lieux	Quartier	Concentrée puis diffuse	État
RENOUVELLEMENT URBAIN 2000 / 2003	Lieux	Agglomération	Diffuse	Local
RÉNOVATION URBAINE 2003 / 2008	Lieux	Quartier	Diffuse	Local
	D'après J. DONZELOT	*D'après M-C. JAILLET*	*D'après M-C. JAILLET*	*D'après J. DONZELOT*

TABLEAU 4.01 : Évolutions et oscillations de la politique de la ville

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : DONZELOT (2006), JAILLET (2004)

Nous sommes en accord avec le bilan de M-C. JAILLET (2004) qui expose, malgré des résultats décevants, les avancées de la politique de la ville : incorporation de l'objet « ville » dans les politiques publiques ; aide à l'énonciation des « maux » de la société ; et champ d'expérimentation pour l'action publique. Cependant, il est difficile de ne pas porter

un regard critique sur les dispositifs mis en œuvre sous l'égide de la politique de la ville ou de la rénovation urbaine en termes de traitement des ruptures spatiales et de la fragmentation urbaine. J. DONZELOT (2006) montre bien les insuffisances de la politique française dans la résorption des lignes de fracture urbaine, conséquences selon lui des phénomènes de relégation, de périurbanisation et de gentrification à l'œuvre dans nos villes. Nous affirmons même que, loin de les atténuer, la politique de la ville les renforce, corrompant ainsi sa philosophie initiale.

Le choix d'une intervention davantage axée autour du « lieu » semble se profiler dans l'action publique que ce soit dans les dispositifs de zonage ou dans les opérations de rénovation urbaine, dont l'objectif est de recréer une mixité sociale dans les quartiers défavorisés. Dans un contexte de mixité sociale irréaliste, cette stratégie n'autorise pourtant que deux alternatives pour les quartiers visés : soit ils bénéficient d'une restructuration profonde reléguant les populations d'origine vers d'autres quartiers au profit des classes moyennes ; soit ils demeurent dans un état proche de l'initial, les actions mises en œuvre n'ayant pu les y soustraire. Une position intermédiaire consisterait à observer une évolution partielle de l'intégration des classes moyennes dans un quartier, introduisant ainsi une mixité sociale de forme mais non de fait, puisqu'en réponse à cette coprésence s'édifient de nouvelles ruptures ou se construisent de nouvelles stratégies d'évitement. De nombreux acteurs rencontrés dans notre enquête se sont fait l'écho de ce phénomène. Avec les projets de résidentialisation en œuvre dans les quartiers de la rénovation urbaine, J. TABET (1999) estime que « *du concept de désenclavement, on passera à la notion de sectorisation* » (p.159). Les efforts majeurs de la rénovation urbaine risquent alors de contribuer à une concentration accrue des plus pauvres dans certains quartiers ou au contraire à leur dispersion dans la ville, sans que ne soit réfléchie leur intégration personnelle. Dans l'exemple havrais, d'après les enquêtes menées (ENTRETIENS A1, A4, AI1, P2 entre autres) et des observations statistiques, c'est vers ces deux modèles que semble s'orienter les effets des restructurations urbaines à l'œuvre. La concentration des familles relogées dans la ZUS de Caucriauville est observée par les acteurs sociaux alors même que l'on assiste parallèlement à la paupérisation de quartiers d'habitat ancien (au delà de l'université, en direction d'Harfleur) ou d'autres grands ensembles, jusqu'ici plus épargnés (Point-Cardinaux, Bléville, Graville).

Comme nous l'avons dit précédemment, une politique de zonage produit également la rupture qu'elle est censée combattre. Enclaves administratives, les zones sont avant tout stigmatisantes pour les quartiers ciblés, et les maigres bénéfices qu'elles leur apportent ont tendance à s'effacer devant cette surexposition des difficultés locales. Pour que cette stratégie soit efficace, il faut que les moyens engagés dépassent significativement les représentations négatives qu'ils génèrent. L'ambition portée à travers ces zones se résume à un souci de rattrapage vis à vis des situations environnantes et ne porte pas de véritable projet pour les quartiers sensibles. Aussi, nous pouvons nous interroger sur la pertinence de cette approche dans la réalisation de l'objectif central de la politique de la ville : celui de la réintégration des quartiers d'exclusion dans la ville.

Devant ce constat, nous ne pouvons alors que souscrire aux orientations que propose J. DONZELOT (2006), prônant une action davantage dirigée vers les habitants pour leur redonner le contrôle de leur quartier et de leur vie. Mais parce que l'ouverture des trajectoires sociales ne peut se réaliser que dans un espace justement ouvert, nous considérons que l'action publique doit aussi participer à faire sauter ces verrous, occultant les mobilités résidentielles comme les mobilités quotidiennes, pourtant présents dans certaines politiques publiques, notamment celles de la proximité des services (cf. CHAPITRE 5). Enfin, si la politique de la ville échoue aujourd'hui à faire disparaître les ruptures entre les banlieues en crise et la ville dans son ensemble, c'est peut-être aussi parce que d'autres lignes de fractures à travers l'espace urbain, fondées autour de caractéristiques sociales, se renforcent dans le même temps et qu'elles prennent appui sur ces quartiers.

4.3 Des ruptures sociocognitives

Les ruptures urbaines apparaissent aussi au détour des perceptions puis des représentations de l'espace. C'est aussi parce qu'il sépare des quartiers conçus comme autant de réalités distinctes qu'un axe routier constitue une rupture. Si la perception n'est que « *l'expérience immédiate d'une situation* », la représentation de l'espace est une « *construction sociale* » (LEVY, LUSSAULT, 2003, p.793). Il existerait ainsi une représentation des lieux qui donne une empreinte aux quartiers et à leurs habitants, et les fige dans une image transfigurée de la réalité exacerbant les contrastes (quartier bourgeois/quartier populaire, quartier sûr/quartier dangereux, quartier de « gaulois »/quartier d'étrangers). Les grands ensembles dégradés ne sont pas exempts de cette conceptualisation mentale. Bien au contraire, leur surexposition médiatique (lors des violences urbaines ou des présentations des grands projets de rénovation) et leur aptitude à cristalliser dans l'espace urbain les grands problèmes sociétaux (insécurité, chômage, discrimination, immigration, pauvreté…) contribuent à la création d'une image collective de la banlieue s'appuyant sur les coupures urbaines traditionnelles et les espaces de la géographie prioritaire.

A. EINSTEIN disait qu'« *il est plus facile de fissurer un atome que de venir à bout d'un préjugé.* » Cette formule convient parfaitement à la situation actuelle d'une majorité des grands ensembles en crise où, cherchant à transformer l'image de ces quartiers, les acteurs publics se retrouvent confrontés aux représentations tenaces qui s'attachent aux banlieues. L'image actuelle des quartiers sensibles est en effet particulièrement stigmatisante puisqu'elle focalise dans leur direction l'attention portée aux principaux problèmes urbains. Ainsi, dans cette représentation, les banlieues sont des espaces à risque à la fois pour l'intégrité physique et matérielle des personnes (dangerosité) et pour l'évolution sociale des individus (disqualification). Ces représentations stigmatisantes sont enclavantes dans le sens où elles dictent intuitivement la conduite à tenir des individus à l'égard de ces quartiers (des espaces qu'il faut fuir) comme de leurs habitants (des personnes qu'il faut éviter). A travers les discours d'acteurs rencontrés au cours de notre recherche (par les enquêtes mais aussi lors de rencontres plus informelles), nous avons sélectionné quelques unes des caractéristiques stigmatisantes des ZUS qui nous paraissent

éclairantes sur ce que symbolisent les banlieues dans l'espace urbain, entre espaces dangereux et espaces de relégation.

4.3.1 Dangereuses banlieues ; insécurité et sentiment d'insécurité

L'insécurité dans les zones urbaines sensibles est une thématique tellement récurrente qu'elle demeure dans les premières places des préoccupations des Français à propos des ZUS. Notion assez large, elle renvoie à une diversité de situations se manifestant parfois par sous la forme d' « émeutes » urbaines ou d'agressions de représentants de l'Etat dans les quartiers (enseignants, policiers, pompiers...), et d'une façon plus quotidienne par des dégradations, des incivilités, des intimidations et parfois des agressions supportées par les habitants, des menus larcins et des trafics en tout genre (drogue, recel...). Le sentiment d'insécurité se manifeste par un climat de peur généralisé relevant autant de la réalité que du fantasme.

L'insécurité et son sentiment, ainsi que les traitements apportés pour les atténuer, méritent une analyse approfondie ainsi que l'a fait S. BODY-GENDROT (1998). Le processus alimentant le sentiment d'insécurité et les effets qu'il produit participent largement à la constitution d'une image stigmatisante des banlieues et de leurs habitants. En conséquence, les stratégies de distanciation se multiplient. L'insécurité a donc un impact sur l'enclavement des banlieues. Nous avons souhaité montrer l'importance que ce thème acquiert dans les études nationales d'abord, puis l'énonciation de ces problèmes par les acteurs rencontrés à une échelle plus locale.

4.3.1.1 Les banlieues et le sentiment d'insécurité

Les grands ensembles ont très tôt été perçus comme des foyers d'éclosion d'une jeunesse délinquante, poussée par l'ennui, des conditions modestes et une défiance vis-à-vis de la société dont C. RINAUDO (1999) expose les traits historiques notamment à travers l'exemple des « blousons noirs ». A partir de 1981 et des rodéos de voitures volées organisés dans la banlieue lyonnaise (Villeurbanne, Vénissieux et Vaulx-en-Velin), l'insécurité prend une autre dimension puisque les événements qui se produisent dans les banlieues sont de plus en plus violents et massifs. Se produisant depuis à intervalles réguliers, l'apogée de ces émeutes urbaines aura lieu au cours des mois d'octobre et de novembre 2005 après que trois éléments déclencheurs aient embrasé une grande partie des

banlieues françaises. L'emploi du mot « racaille » par N. SARKOZY alors ministre de l'intérieur[55] pour qualifier les jeunes délinquants de ces quartiers a donné le ton des relations déjà dégradées entre la police et une partie des jeunes des cités. Le décès de deux adolescents dans des conditions pouvant paraître suspectes au moment des faits a enclenché des premiers affrontements entre quelques jeunes voulant venger la mort de leurs amis en s'en prenant aux forces de l'ordre, en incendiant des voitures et en participant à la destruction de biens publics. Enfin, au cours de ces altercations, l'entrée accidentelle d'une grenade lacrymogène dans une salle de prière musulmane, alors occupée, provoqua une diffusion progressive des émeutes dans un premier temps à toutes les cités de la banlieue parisienne, puis à celles de province. Nous pourrions aussi évoquer le rôle des médias qui ont certainement contribué à donner aux premiers évènements l'ampleur qu'ils ont ensuite connu[56].

Les émeutes de novembre 2005 n'ont pas été particulièrement intenses dans les banlieues de l'agglomération havraise. S'il y a eu effectivement quelques incendies volontaires de voitures ou de bâtiments publics, l'important dispositif policier (avec un survol incessant des quartiers de la ville-haute par des hélicoptères dès la nuit tombée), le silence de la presse locale sur ce qui s'y passait (ne poussant pas les différents quartiers dans une logique de surenchère) et aussi certainement le travail des acteurs sociaux ont limité ce phénomène. Nous avons eu connaissance lors d'un entretien (ENTRETIEN AI2) d'éléments explicatifs de l'absence de mouvement dans le quartier du Bois-de-Bléville, à la réputation pourtant sulfureuse. Une famille, impliquée dans des trafics de drogue de grande ampleur et exerçant son autorité sur le quartier, aurait elle-même organisée le maintien de l'ordre afin de limiter les interventions policières et ainsi protéger ses activités illégales.

---

[55] Il employa cette expression lors d'un déplacement dans un quartier de banlieue suite à un incident dramatique où un enfant avait été blessé au cours d'un règlement de compte entre bandes rivales devant un immeuble HLM.

[56] Certains journalistes s'interrogent aujourd'hui sur leur manière de traiter l'information. Lors des rencontres de la DIV du 26 mars 2008 ayant pour thème « Comment parler autrement des banlieues ? », le journaliste de France 2, L. DE LA MORNAIS, exposa le dilemme de l'information télévisuelle autour des banlieues entre la nécessité du traitement d'une information et le risque de provoquer une logique de surenchère. Au cours de cette même journée, les journalistes présents ont aussi exprimé l'idée selon laquelle il fallait commencer à traiter médiatiquement les banlieues de la même manière que tout autre quartier, et non plus y intervenir comme dans des espaces de guerre (l'exemple du développement de « fixeurs », garde rapprochée du journaliste sur le terrain en banlieue, y est à cet égard éloquent).

Ces dernières émeutes se sont matérialisées dans le champ scientifique par l'apparition d'une littérature abondante, notamment en sociologie, exposant une diversité de point de vue pour les comprendre : expression d'un refus ou d'une volonté d'intégration de la jeunesse, affrontements ethniques ou affrontements sociaux, violence gratuite ou cri d'alarme, jeunesse délinquante ou jeunesse désabusée. Sans entrer dans l'analyse des raisons qui ont poussé certains jeunes des quartiers sensibles à provoquer ces émeutes, celles-ci ont au moins eu le mérite de mettre en lumière les problèmes de discriminations et d'exclusion qui y ont cours, comme le souligne J. DONZELOT (2006). Le caractère exceptionnel des émeutes urbaines n'enlève rien à l'impact qu'elles ont sur la formation d'une image d'insécurité dans les banlieues. Mais celle-ci se construit aussi au travers des faits divers (agressions...), des réseaux délinquants, des dégradations et du comportement de certains habitants.

L'Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles propose des données intéressantes sur la délinquance dans ces quartiers et le développement du sentiment d'insécurité. Il établit d'abord un taux d'infraction pour 2006 inférieur en ZUS à celui de leur environnement proche (circonscription de sécurité publique) avec une moyenne de 59 faits constatés pour 1000 habitants dans les ZUS, soit 9% d'infractions de moins que dans leurs circonscriptions. Si certains faits y sont plus élevés qu'ailleurs (incendie volontaire de biens publics ou privés, destruction et dégradation de biens publics ou privés, vols violents sans arme contre particulier à leur domicile, coups et blessures volontaires, violences à dépositaires de l'autorité...), d'autres s'y font plus rares en raison des caractéristiques mêmes des quartiers (notamment les divers cambriolages). Les faibles ressources économiques des habitants signifient qu'ils constituent des victimes de second choix pour un certain nombre de délits.

Mais l'analyse de la dispersion statistique des situations des ZUS au regard du nombre d'infractions fait état d'une grande hétérogénéité. Ainsi 10% des ZUS ont un taux de faits constatés supérieur à 97 faits pour 1000 habitants alors que 10% sont en dessous de 21 faits pour 1000 habitants (médiane = 47 / moyenne = 59). Mais surtout, plus de 70% des 674 ZUS prises en compte par les statistiques de l'ONZUS ont des taux de faits constatés pour 1000 habitants inférieurs (sur les 28 infractions retenues) à ceux observés dans leur circonscription d'appartenance ce qui remet partiellement en cause la corrélation

systématique entre délinquance/criminalité et ZUS. Pour les ZUS de Haute-Normandie, le taux de faits constatés y est très légèrement inférieur que dans leurs circonscriptions : les rapports des faits constatés entre les ZUS et leurs circonscription sont compris entre 0,8 et 1, tant pour les atteintes aux biens que pour les atteintes aux personnes. Les auteurs du rapport établissent surtout un lien entre le nombre de faits constatés et la taille de l'agglomération, où l'augmentation du nombre d'habitants se conjugue à un accroissement positif du taux de délits par habitants. Mais si ces chiffres semblent plutôt positifs pour la situation des quartiers sensibles en matière de sécurité, ils peuvent éventuellement être sous-estimés si les habitants de ces quartiers hésitent, plus qu'ailleurs, à aller porter plainte auprès de la police en cas d'agression ou de vol, par peur des représailles. De ce point de vue, il est nécessaire d'être vigilant quant à une interprétation trop optimiste.

Dans le rapport de l'année précédente (2006), les résultats d'une enquête réalisée en collaboration avec l'INSEE sur le sentiment d'insécurité sont présentés. Nous en avons extrait les deux tableaux suivants :

Votre quartier est-il concerné par les problèmes suivants ? (en %)	Habitants des ZUS	Autres habitants des agglomérations ayant une ZUS sur leur territoire
Le bruit	49,1	30,5
La pollution	41,9	34,7
Le manque de transport ou d'équipement	12,3	17,1
L'environnement dégradé (mal entretenu, manque de propreté)	56,2	24,4
La délinquance, les incivilités	62,7	31,1
L'image du quartier, sa réputation	59,9	13,7

TABLEAU 4.02 : Les préoccupations dans les quartiers

Source : INSEE, enquête permanente sur les conditions de vie, janvier 2005. Champ : Population de 14 ans et +

Vous arrive-t-il de vous sentir en insécurité dans votre quartier ? (en%)	Habitants des ZUS	Autres habitants des agglomérations ayant une ZUS sur leur territoire	Habitants des communes rurales et des agglomérations n'ayant pas de ZUS sur leur territoire	Ensemble
Souvent	11	4	1	3
De temps en temps	22	11	5	9
Rarement	11	9	5	7
Jamais	55	77	88	80
Total	100	100	100	100

TABLEAU 4.03 : Le sentiment d'insécurité

Source : INSEE, enquête permanente sur les conditions de vie, janvier 2005. Champ : Population de 14 ans et +

A travers ces données, nous nous apercevons que la délinquance et l'insécurité sont au premier rang des préoccupations des habitants des ZUS (cf. TABLEAU 4.02 p.193). Le sentiment d'insécurité y est presque trois fois plus élevé dans ces quartiers qu'ailleurs (cf. TABLEAU 4.03 p.194). Au regard des données objectives présentées précédemment, on s'aperçoit qu'il existe un écart important entre l'insécurité et sa représentation. Cette situation nous renseigne aussi sur l'ambiance dans les quartiers sensibles puisque, au-delà des faits, le sentiment d'insécurité se développe aussi au quotidien dans les relations que l'on établit avec nos voisins (conflictuelles, impersonnelles, amicales) et dans un environnement plus ou moins propice. Ces résultats nous interpellent aussi car, au cours de notre enquête, nous avons rencontré plusieurs acteurs de terrains qui nous ont transmis un discours inverse soit pour eux-mêmes (ENTRETIEN A2 : « *Nous qui travaillons ici, on ne voit pas l'insécurité.* »), soit pour les habitants (ENTRETIEN AI1 : « *Quand il y a un cambriolage, c'est souvent qu'il y a une histoire d'argent pas remboursé entre les personnes.* »). Deux questions qui nous paraissent primordiales sont cependant absentes de l'analyse de l'ONZUS : quelle est la représentation de l'insécurité dans les ZUS pour ceux qui n'y habitent pas ? Et surtout, sur quels critères se fonde la dissociation entre un espace dangereux et un autre ?

4.3.1.2 Acteurs de terrain et insécurité : deux positionnements pour préserver l'image des quartiers

Le thème de l'insécurité en milieu urbain est donc très souvent associé à l'image des quartiers sensibles. Le parti-pris lors de nos entretiens de cette recherche a été de ne pas l'aborder directement, mais éventuellement de « rebondir » sur ce sujet lorsque certains acteurs commençaient à en parler. Nous avons agi ainsi afin de préserver le positionnement neutre du chercheur vis-à-vis des acteurs rencontrés : il eut été maladroit d'orienter les entretiens dans cette direction en tombant soi-même dans une image caricaturale de la banlieue. Néanmoins, cette question de l'insécurité a été très souvent évoquée par les acteurs eux-mêmes[57], soit à propos du climat qu'elle instaure sur le quartier, soit par l'action qu'elle suscite pour la contrer. Une analyse synthétique des discours prononcés fait apparaître deux formes de réponse relatives à ces questions sécuritaires.

Dans le premier type, l'accent est mis sur les victimes des comportements déviants et du climat d'insécurité, et notamment les habitants des ZUS eux-mêmes. Les acteurs qui l'emploient mettent en avant la demande des résidents de ces quartiers d'une amélioration significative dans le domaine de la sécurité et de la lutte contre la délinquance. Ils font preuve de compréhension face aux habitants excédés des incivilités quotidiennes et des dégradations. Ce type de discours crée bien souvent des catégories opposées entre les habitants du quartier. Générationnelles d'abord, les parents, les personnes âgées et les « adultes » en général sont opposés aux « jeunes », sans que l'on puisse toujours vraiment définir ces classes. Mais elles sont aussi d'un autre ordre : les familles à problèmes contre les gens qui travaillent, les familles « *pas trop nombreuses* », les familles sans problème... Cette opposition dresse en partie l'image de ces familles à problèmes qui souffrent du chômage, qui ont beaucoup d'enfants (ce qui sous-entend parfois les familles d'origine immigrées), qui présentent des problèmes d'instabilité de la structure familiale et des signes de délinquance. Sans traiter spécifiquement de délinquance mais plutôt d'incivilité, l'extrait d'entretien suivant illustre ce type de discours :

« *Quand vous, vous payez votre loyer, que vous êtes propres, que vous respecter vos voisins, que vous allez au boulot tous les matins, que vous payez vos impôts, ou pas, que vous payez la cantine etc..., vous voyez à côté une famille qui travaille pas, qui paye pas son loyer, qui bénéficie de toutes les aides sociales possibles et inimaginables, qui ne paye pas la cantine, qui va en voyage scolaire sans rien payer, qui est inscrite à la SAM… ils*

[57] Elle n'a cependant pas occupé une place centrale dans les entretiens, comme si un accord tacite avait été conclu entre l'enquêteur et les enquêtés.

payent très peu… et qui, je vous dis, qui tague, fait pipi, jette les poubelles par les fenêtres, etc... A un moment donné, vous dites 'c'est pas possible !'. » (ENTRETIEN P2)

Les propositions sont alors (ré-)éducatives (« *une école des parents* ») et sans concessions pour les fauteurs de troubles. Dans le même entretien, la personne interrogée expliqua même qu'elle comprenait les habitants qui finissait par commettre un coup de folie dans des situations pareilles et proposa de façon provocante de concentrer ces familles à problèmes dans le même immeuble, tout en se rétractant (« *En même temps on ne peut pas faire des cages d'escaliers que de familles à problèmes, mais en même temps* (qu')*ils s'enquiquinent entre eux.* » / ENTRETIEN P2).

Dans le second type de discours, les problèmes d'insécurité ne sont pas niés mais ils sont minorés par les acteurs qui ne les placent pas, du moins dans les entretiens, parmi les préoccupations premières des habitants et des intervenants sur ces quartiers. On assiste à une dédramatisation autour de cette question sécuritaire pour la raccrocher souvent à une question plus sociale : pour ces acteurs le problème majeur est le taux de chômage massif, surtout des jeunes. Les conditions sociales et l'ennui justifieraient une partie de cette délinquance (dégradations, rébellions, petits trafics...). Au cours de l'ENTRETIEN P1, un élu partagea l'expérience vécue lorsqu'il accompagna une patrouille de police une nuit, précisant que la quasi-totalité des interventions s'étaient effectuées en centre-ville du Havre alors même qu'il s'attendait à ce qu'elles aient lieu dans les quartiers sensibles. Cette forme de discours vise à mettre en avant d'autres problèmes et à rompre avec une logique d'action sécuritaire. Ainsi, les acteurs qui l'emploient parlent systématiquement du nécessaire dialogue avec les jeunes. Et certains contestent la mise en service d'une vidéosurveillance jugée vouée à l'échec car « *inefficace quand les individus sont camouflés* » et parce qu' « *une caméra n'empêche pas un délit d'avoir lieu* » (ENTRETIENS A1 et A4) ou l'apparition de barrières un peu partout alors que l'on devrait mettre les moyens sur d'autres choses tels que l'emploi ou la mise en place d'activités pour les jeunes (ouverture des gymnases le soir... / ENTRETIEN AI1).

A travers ces deux discours, on pourrait tenter de rechercher la classique opposition politique droite/gauche, autour de la dialectique répression/prévention. Il est intéressant de signaler que les acteurs en responsabilités directes partagent souvent les deux points de vue, reconnaissant que l'un ne peut se passer de l'autre pour régler la délicate question de

la sécurité dans les banlieues. Néanmoins, il est plus pertinent ici de chercher les points communs dans les discours des acteurs rencontrés. En effet, malgré l'exposé de situations parfois difficiles, tous les acteurs ont cherché à aller au-delà de l'image stéréotypée des banlieues « zones de non-droit » telle qu'elle est véhiculée parfois dans les médias et les représentations. A cet effet, les personnes enquêtées soulignent souvent la baisse de la tension et de l'insécurité, telle cette manager de territoire sur les quartiers du Mont-Gaillard, de la Mare-Rouge et du Bois de Bléville (ENTRETIEN I2), qui, peu de temps après les émeutes de novembre 2005, faisait le bilan des dégradations depuis qu'elle était présente sur le quartier et constatait que, mis à part quelques incidents pendant ce mois difficile dans les banlieues en général, il ne s'était rien passé de majeur dans le quartier. Dans chaque entretien avec un acteur associatif ou un acteur présent sur le quartier au quotidien, il a été rappelé que l'on vivait assez bien dans ces quartiers. Les deux élus, opposés politiquement, expliquent qu'ils n'ont personnellement jamais eu de problèmes dans le quartier du Mont-Gaillard. L'une a dû déménager pour se rapprocher de son lieu de travail, mais l'autre y vit toujours. On perçoit alors deux choses dans les entretiens : une prise de position politique pour lutter contre la stigmatisation des banlieues mais aussi un attachement au quartier qui permet de dépasser les problèmes rencontrés.

A ce sujet, un entretien collectif mené auprès du comité de quartier de la Mare-Rouge par Y. LEBORGNE dans ses recherches doctorales est significatif. En effet, au cours de cet entretien, une femme déclare se sentir très bien lorsqu'elle se déplace à pied dans son quartier, pourtant classé en ZUS, alors même qu'elle ne se sent pas du tout à l'aise dans celui voisin du Mont-Gaillard où, selon elle, « *ce n'est pas la même chose* ». Pourtant, la plupart des havrais ne résidant dans aucun de ces quartiers ne feraient pas de telle distinction entre les deux et se sentiraient probablement aussi mal à l'aise dans l'un que dans l'autre, s'ils éprouvent une crainte à l'idée de circuler à pied dans une ZUS. La connaissance fine d'un lieu et son appropriation seraient donc à même de réduire le sentiment d'insécurité. Mais que penser alors des personnes, résidentes depuis plusieurs décennies en ZUS, spectatrices des changements des quartiers, qui pourtant réclament sans cesse davantage de sécurité ?

4.3.1.3 La mixité pour résoudre l'insécurité : les étrangers mis en cause

Au cours de nos entretiens, les échanges autour des questions sécuritaires et de la transformation des quartiers sensibles témoignent quand même de la crainte, pour beaucoup d'acteurs, d'une dérive et d'une manipulation de la « politique de la ville » à des fins sécuritaires, non pas tant pour résoudre purement et simplement les problèmes de délinquance et de criminalité mais pour les concentrer et les juguler dans quelques zones. L'introduction d'une nouvelle mixité sociale dans certains grands ensembles, en cours de rénovation urbaine, serait l'occasion d'assainir ces quartiers, d'opérer une distinction entre les familles à problèmes et les autres, et d'organiser une nouvelle politique d'attribution des logements.

Bien entendu, même s'il existe parfois des intentions en ce sens, la complexité des situations locales ne permet pas d'arriver, par le simple levier de la rénovation urbaine, à un tel redéploiement des populations. Cette nouvelle ségrégation, où plutôt la reconquête des quartiers sensibles par les classes moyennes ne pourra se réaliser, si elle a lieu, que sur un temps assez long. Cependant, cette crainte continue d'exister et alimente des rumeurs comme l'une d'entre-elles qui, circulant il y a quelques années, affirmait que les familles « à problèmes » de la ville-haute seraient déplacées vers le quartier de Caucriauville. Souvent le corollaire des politiques de relogement lors des destructions de bâtiments, ces rumeurs naissent de la peur et de l'absence de maîtrise de leur destin des familles à faibles ressources, résidentes dans les logements sociaux des ZUS et assujetties aux décisions des organismes HLM. Cette option de la concentration des individus dérangeants dans quelques quartiers, même si elle n'est encore que l'œuvre d'un fantasme, mériterait néanmoins d'être discutée afin de la valider ou de l'invalider comme solution à la question des banlieues, et cela dans la mesure où elle revient systématiquement dans les discours des acteurs politiques et associatifs.

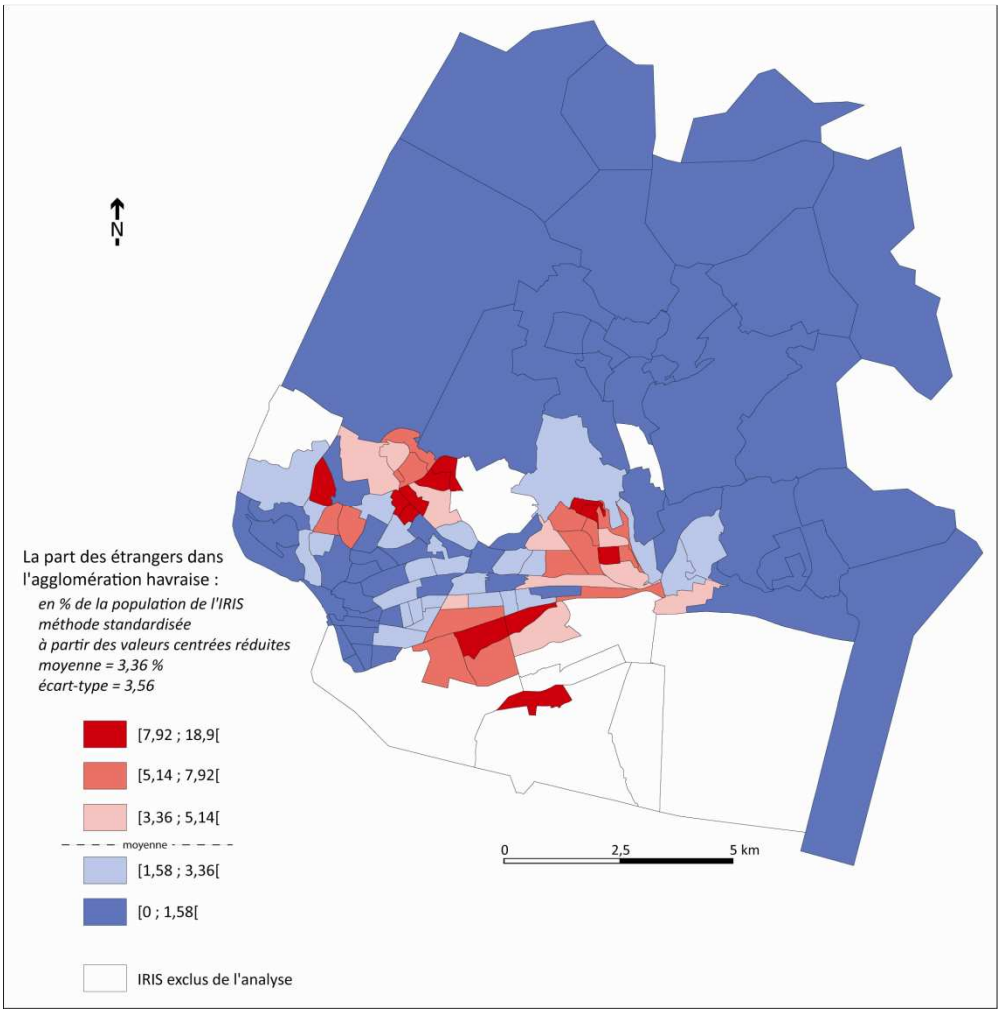
Cette interrogation se trouve d'autant plus au cœur du débat mixité/ségrégation qu'au niveau des représentations, un lien est souvent établi entre la thématique de l'insécurité et celle de l'ethnicité. D'après S. BEAUD (2007), les émeutes de novembre 2005 dans les banlieues françaises ont surtout été conduites par des individus d'origine nord-africaine ou subsaharienne. Cette image des émeutiers a d'ailleurs été largement relayé à l'époque dans les médias que ce soit par les journalistes, les élus politiques ou les spécialistes afin d'illustrer le déficit d'intégration des jeunes issus de

l'immigration récente, nés en France et appartenant aux seconde et troisième générations. De même, dans certains entretiens, la conjonction entre familles immigrées et familles à problèmes est palpable même si elle utilise comme point d'articulation les familles nombreuses afin d'édulcorer quelque peu le discours. Le syndrome délinquant n'est toutefois jamais généralisé aux familles immigrées. Si cet amalgame peut nous paraître assez caricatural, il demeure néanmoins révélateur d'une dimension ethnique, réelle ou représentée, des banlieues et de leurs problèmes.

4.3.2 Des quartiers d'« étrangers »

Aux quartiers sensibles sont souvent associées les minorités ethniques, mais dans le cas havrais, aucune d'entre-elles ne semble aujourd'hui spécifiquement attachée à un quartier particulier. Nous n'observons pas dans les quartiers havrais de concentration ethnique sous une forme que de nombreux chercheurs qualifieraient de ghetto (H. VIEILLARD-BARON, 1996, L. WACQUANT, 2004) mais au contraire une certaine hétérogénéité. Toutefois, la présence des minorités visibles apparaît bien plus forte dans les ZUS de la commune du Havre que dans les autres quartiers. Cette composition de la population fut unanimement évoquée par les acteurs rencontrés. S'il n'est pas possible de mesurer avec exactitude la part de chaque ethnie dans la population des quartiers (ethnies dont la définition pose d'évidents problèmes méthodologiques), le statut d'étranger peut, quant à lui, être représenté cartographiquement (cf. CARTE 4.04 p.200).

Cependant, les données sur la nationalité des individus sont très sommaires puisque, à l'échelle de l'IRIS, toutes les nationalités sont confondues. Mais surtout, la nationalité d'un individu ne nous renseigne pas sur son ethnicité. Ces données ne prennent d'ailleurs pas en compte les descendants français des immigrés ou les représentants de la communauté antillaise qui, pourtant, sont classés par leur apparence physique, ou parfois par la consonance de leur nom, dans des catégories ethniques. La carte suivante (cf. CARTE 4.04 p.200), loin de représenter fidèlement une ségrégation de la population havraise sur des critères raciaux, en donne finalement un aperçu minoré. Elle témoigne aussi d'une différence flagrante entre les situations des ZUS havraises et celle de Gonfreville-l'Orcher, dont le peuplement s'est réalisé à partir du relogement des habitants des cités provisoires voisines, parmi les plus pauvres du Havre, qui se sont ensuite stabilisés dans la commune (BARZMAN, 2005).



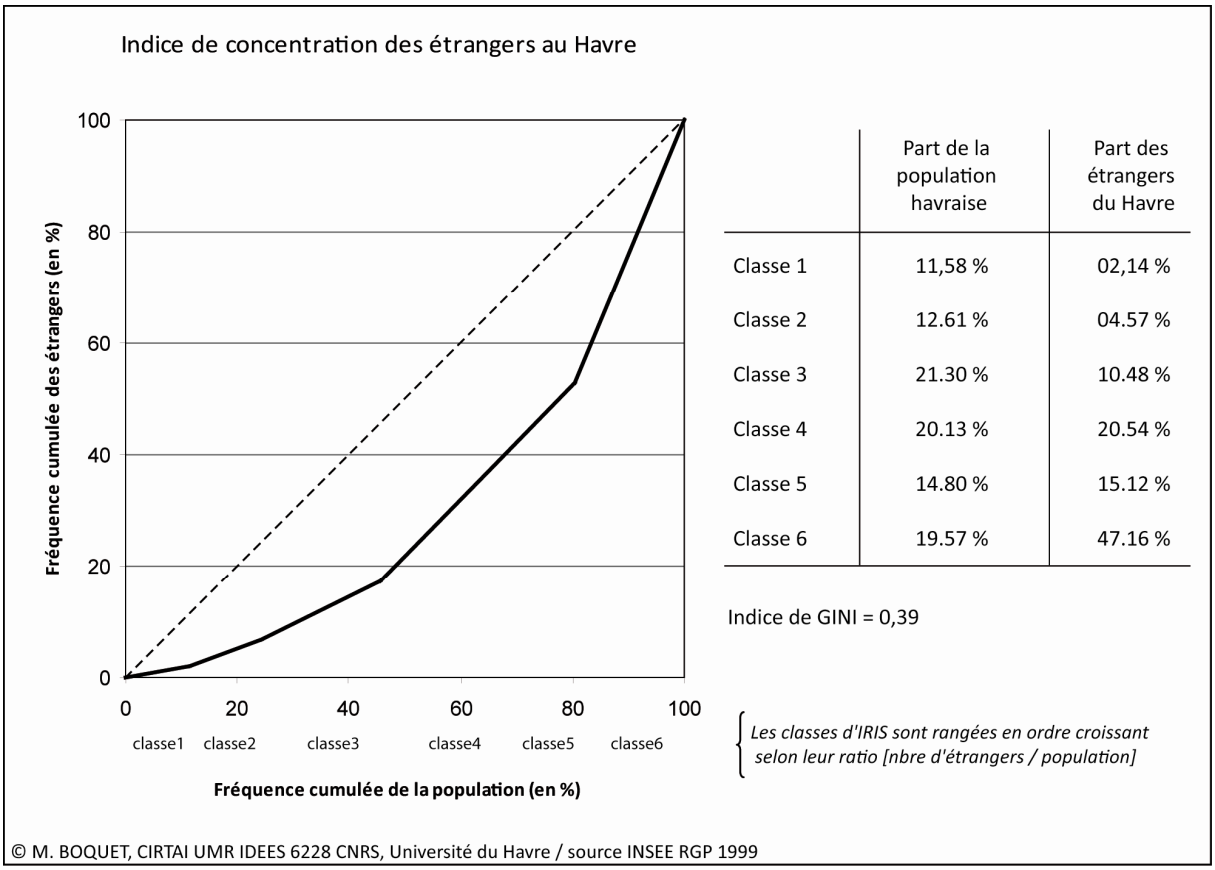
CARTE 4.04 : La concentration des étrangers dans les quartiers sensibles du Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

Le calcul d'un indice de concentration (courbe de LORENZ et indice de GINI) à partir des classes d'IRIS obtenues à la suite de notre analyse factorielle permet aussi d'estimer cette ségrégation (cf. GRAPHIQUE 4.01 p.201). Ainsi, le résultat au coefficient de GINI est de 0,39 (pour une échelle allant de 0 à 1 ; 0 correspondant à une situation de répartition parfaitement équilibrée des étrangers dans les IRIS de l'agglomération et 1 à une situation de ségrégation totale). La classe n°6, qui correspond approximativement aux ZUS havraises (les quartiers d'exclusion sociale), se distingue nettement des autres classes puisqu'elle accueille 47% des étrangers de l'agglomération alors qu'elle ne représente qu'un peu moins de 20% de ses habitants. Cette surreprésentation des étrangers, corroborée au fait que les générations suivantes adoptent souvent la nationalité française, constitue un indicateur important de la ségrégation ethnique dans les quartiers sensibles. Les

représentations associées à l'ethnicité des quartiers sensibles abondent d'ailleurs en ce sens.



	Part de la population havraise	Part des étrangers du Havre
Classe 1	11,58 %	02,14 %
Classe 2	12.61 %	04.57 %
Classe 3	21.30 %	10.48 %
Classe 4	20.13 %	20.54 %
Classe 5	14.80 %	15.12 %
Classe 6	19.57 %	47.16 %

GRAPHIQUE 4.01 :Une mesure de la concentration des étrangers dans les IRIS de la classe 6

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

4.3.2.1 Un sujet sensible

Comme C. RINAUDO (1999), nous estimons que l'ethnicité, plus qu'une différence entre des individus, se manifeste dans la perception et la représentation d'un groupe distinct par ses membres comme par les autres. La question de la définition des groupes ethniques dépend donc directement des représentations individuelles et collectives. Or si ces représentations désignent les banlieues comme les lieux de résidence des minorités ethniques, elles s'accompagnent bien souvent d'images stigmatisantes, au rang desquelles nous retrouvons le communautarisme, la religion musulmane et notamment l'intégrisme islamiste mais aussi la polygamie. Ces images à caractère ethnique réapparaissent dans les entretiens menés, mais dans une moindre mesure que lorsqu'elles

sont entendues habituellement parce que la connaissance du quartier et de ses problèmes est meilleure chez les acteurs politiques et sociaux que chez tout autre citoyen.

Une synthèse des entretiens nous renseigne sur les difficultés pour les acteurs rencontrés de se saisir de la question ethnique. Nous observons d'abord que les plus jeunes de nos interlocuteurs, que ce soit par l'âge ou par la date de leur prise de fonction, en parlent plus volontiers. Ainsi, c'est un animateur de l'association Trait d'Union (ENTRETIEN A2) qui s'exprima le plus ouvertement à propos d'ethnicité, évoquant une ségrégation raciale dans les quartiers, alors même qu'il était interrogé sur la mixité sociale. Au contraire, les plus expérimentés (formation en sociologie, expérience en poste[58]) ont davantage cherché à dissoudre cette question ethnique dans un champ plus vaste, raccrochant les différences ethniques aux différences sociales, pour ainsi minorer le rôle de l'ethnicité dans les rapports sociaux. Le vocabulaire qu'ils emploient, notamment pour évoquer les conflits de voisinage, est alors bien neutre : il est surtout question de « jeunes », de familles « à problèmes », de familles « nombreuses ». Seules les interventions concernant les discriminations des habitants se voient chargées de références à l'origine des individus, parfois atténuées par le rappel constant que les discriminations se fondent aussi sur des critères communs à tous les habitants des banlieues (code vestimentaire, adresse, langage...) même s'ils reconnaissent que l'ethnicité constitue un handicap supplémentaire. De la même façon, le racisme est un sujet qui n'a été abordé que deux fois dans un entretien, dont une fois afin d'expliquer les comportements paradoxaux des habitants lors des solidarités locales entre voisins (des femmes se déclarent racistes mais, à l'heure du goûter, autour de leurs tables, on rencontre leurs petits voisins magrébins ou noirs / ENTRETIEN AI1). Au sein des quartiers, l'ethnicité des individus ne poserait-elle aucun problème ?

Nous nous apercevons en réalité que les acteurs ne se sentent pas vraiment à l'aise pour aborder cette question, certainement par la crainte d'une mauvaise interprétation de leurs propos. Cependant, les images ethniques stigmatisantes de la banlieue prennent parfois forme dans les entretiens. Elles sont abordées de deux manières. Parce qu'elles représentent d'abord une difficulté réelle, à l'instar de la question des familles polygames

[58] Il est même troublant de s'apercevoir que, parmi les acteurs rencontrés, ce sont surtout des blancs qui diluent les problèmes ethniques, bien qu'ils les reconnaissent, alors que les individus noirs ou de type maghrébin les analysent isolément des autres considérations.

qui, bien qu'anecdotique à l'échelle du quartier, peut compromettre un projet de mixité sociale (le refus chez un certain nombre de ménages d'aller vivre à côté de ces familles) et, de façon plus générale, pose un problème en terme de légalité. Mais aussi parce qu'en les exposant, certains acteurs souhaitent, par là, lever le voile sur certaines images et les combattre.

4.3.2.2 L'ethnicité comme facteur de stigmatisation

Dans cette première approche de la question ethnique, la thématique de la polygamie est particulièrement intéressante. Evoquée plus ou moins directement par quatre acteurs différents (ENTRETIENS P2, A1, A4 et AI1), représentant plusieurs quartiers (Mont-Gaillard, Mare-Rouge et Caucriauville), elle renvoie à une pratique illégale, suffisamment camouflée pour laisser de la place aux extrapolations. Pourtant, derrière cette question se posent des enjeux importants, lesquels ont tous été traités mais pas par les mêmes acteurs. D'abord, dans l'ENTRETIEN A1, il fut question de l'ambiguïté de la prise en compte et du traitement des familles polygames, celles-ci n'étant pas reconnues en France. Si la polygamie n'existe pas officiellement en France, il n'y a pas à avoir de politique en la matière : « *Créer des logements pour elles, c'est reconnaître une polygamie qui ne peut pas être reconnue.* ». Il s'agissait ici de mettre en contradiction les pouvoirs publics entre leurs déclarations et leurs actions, et par là même, signaler le manque de logements pour les familles polygames. La polygamie doit alors être associée à la question des familles *très* nombreuses car, dans la mesure où la polygamie n'est pas censée exister, elle n'est que très rarement explicitement désignée comme telle, ce qui n'est pas le cas des familles très nombreuses « *africaines* » (ENTRETIEN P2) ou d' « *origine subsaharienne* » (ENTRETIEN AI1).

Au cours de l'ENTRETIEN P2, le problème des familles polygames, sans être spécifiquement nommé, est survenu lorsqu'il a été question de la création de grands logements pour loger les familles nombreuses. La rhétorique employée s'appuyait sur le fait que plus l'ont construit de grands logements, plus certaines familles ont d'enfants. Les proportions données ne laissaient alors aucun doute sur la situation polygame des familles et le discours porté était particulièrement culturaliste : « *Pendant un temps Agathe CAHIERRE* (adjointe au maire du Havre en charge de la politique de la ville) *voulait qu'on crée des F8 et des F10. Pour que ces enfants africains puissent ne pas vivre à 4 ou 5 dans*

la même chambre. Mais ils n'ont pas la même vie. Pour nous c'est 'chaque enfant doit avoir sa chambre' mais pour eux non. C'est pas concevable qu'un enfant ait sa chambre. Donc plus on va faire des grands logements et plus ils vont faire d'enfants, plus ils vont remplir les chambres. »

Enfin, le dernier acteur (ENTRETIEN AI1) se positionna sur cette question dans un rôle de technicien en traitant la question de la polygamie et des familles nombreuses sous l'angle encore une fois de la politique du logement et de l'habitat, mais cette fois-ci pour souligner l'inadaptation des logements pour accueillir des familles aussi grandes et l'aspect répulsif d'une telle famille pour le voisinage. L'usage intensif des locaux, en raison d'un nombre extrêmement élevé de locataires, occasionne une vétusté précoce des ascenseurs ou des interphones : « *L'interphone est prévu pour 15 familles mais pas 15 familles de 10 gamins* ». Le bruit engendré par les nombreux enfants est aussi défini comme une source de troubles et de tensions. Lors de cet entretien, la polygamie fut à nouveau abordé afin d'expliquer les rapports de force au sein des fratries (organisés selon la position occupée par la mère comme épouse) et les comportements plus problématiques de certains enfants/adolescents qui découlent de cette situation.

Le cas des familles polygames est particulièrement intéressant parce qu'il confronte un problème dont l'origine est d'ordre familial et juridique à la question plus large de la mixité sociale et de l'intégration d'un modèle familial hors normes dans la ville. Afin de parvenir à loger ces familles de façon plus décente et d'éviter la surpopulation de certains logements, les bailleurs sociaux ont pris plusieurs initiatives, notamment celles de proposer un logement à chaque femme et à ses enfants, ou bien de louer deux appartements situés sur le même palier. Ces informations sur la décohabitation nous ont été apportées lors d'un entretien complémentaire auprès d'une éducatrice (ENTRETIEN A4). Cependant ce modèle familial reste tout de même source de tensions au sein des quartiers et pose un vrai problème de gestion tant aux élus qu'aux techniciens des services institutionnels et du logement.

La polygamie et les familles très nombreuses sont tout à fait symptomatiques des images stigmatisantes de caractère ethnique. En effet, aux problèmes déjà évoqués s'ajoute un soupçon de fantasme quant à la dimension du phénomène et une part non-négligeable de confusion et de généralisation. Ainsi, la ligne est vite franchie, à l'instar de l'élue

rencontrée, pour tomber dans le sophisme suivant : « Certaines familles ont beaucoup (trop) d'enfant ; ces familles sont très souvent d'origine subsaharienne ; les familles d'origine africaine ont donc beaucoup d'enfants. » Ce schéma de pensée simplifié à l'extrême est bien évidemment trop réducteur pour être appliqué à quiconque de nos interlocuteurs, et notamment cette élue. Cependant, il résume, d'une certaine manière, la constitution d'un stéréotype, basé sur un trait culturel et généralisé à tous les individus que l'on estime appartenir au même groupe ethnique. En suivant ce raisonnement, si l'on veut éviter les désagréments du voisinage d'une famille polygame, il ne faut pas résider à proximité de familles noires.

L'exemple de la polygamie n'est pas qu'un cas isolé et les stéréotypes fondés sur des critères ethniques abondent, alimentant alors une vision particulièrement négative. Nous pourrions alors multiplier ces exemples de construction de problèmes sociaux autour des individus issus de l'immigration. La présence des minorités visibles semble donc stigmatiser un quartier, le rendre moins attractif, voire dangereux. Mais la disqualification d'un quartier par les étrangers ne peut être dissociée, comme l'ont signalé, à juste titre, certains de nos interlocuteurs, de la question sociale puisque, historiquement, l'étranger en France a très souvent occupé la place la moins enviable. Il y aurait alors une conjonction entre le statut d'immigré, et surtout maintenant celui de minorité visible, et l'appartenance aux classes les plus populaires. Et si aujourd'hui le problème d'intégration au modèle social et culturel français n'est plus vraiment d'actualité, celui d'insertion dans le modèle économique occupe toute la place.

4.3.3 Des quartiers d'échec

Pour conclure sur ces images stigmatisantes qui distinguent et éloignent ces quartiers des autres, celle de l'exclusion socio-économique nous paraît déterminante. Elle s'exprime à travers l'échec scolaire ou le chômage massif dans les banlieues. En effet, ces quartiers sont représentés comme ceux présentant les difficultés d'insertion dans le marché du travail et de niveau de qualification parmi les plus préoccupantes. Ces difficultés, aboutissement des processus de ségrégation et de relégation des classes populaires les plus défavorisées dans quelques quartiers, produisent une image forte sur les banlieues : quartiers d'exil, de relégation, d'exclusion et d'échec ou d'échouage d'autant plus qu'il

paraît difficile d'en sortir. Ce caractère disqualifiant est finalement déterminant quant à la perception et à la représentation de ces quartiers en rapport aux autres.

Présentés précédemment, l'école et son ascenseur social semblent « en panne » dans les banlieues, malgré les dispositifs ZEP mis en place pour obtenir une égalité des chances par une inégalité de traitement. Aujourd'hui, commence à apparaître des écoles de la « seconde chance » qui proposent à des adolescents ou des jeunes adultes, sortis du système scolaire sans qualification, une formation au contenu et au cadre plus adapté (valorisation de l'élève, reprise des fondamentaux, travail en petits groupes…). D'une manière générale, c'est le système éducatif dans son ensemble qui est dévalorisé dans les quartiers sensibles. Sur un fond de discrimination, de chômage et d'économie parallèle lucrative, les plus jeunes habitants des cités ne croient plus en l'école. Elle est alors devenue un espace sous tension, au croisement des institutions républicaines et des premières galères des jeunes. Fuie par les meilleurs élèves des classes moyennes, elle concentre les enfants et adolescents les plus en difficulté, ce qui n'améliore pas l'image de l'institution et du quartier.

Surtout, le système scolaire représente la première forme d'échec social dans les banlieues qui affectera les destins personnels d'une manière indélébile puisque la faiblesse du niveau de qualification aura des répercussions sur l'intégration sur le marché du travail. En effet, la deuxième situation qui caractérise la situation d'échec dans ces quartiers concerne le chômage massif. Ce phénomène est bien plus fort dans les ZUS qu'ailleurs notamment parce qu'il concerne plutôt les individus présentant des situations statistiques semblables à celles des habitants des ZUS au regard de certaines variables. En collaboration avec P. ROSEAU de la Maison de l'Emploi du Havre, nous avons cherché à construire un modèle d'explication du chômage à partir des critères les plus significatifs. Une régression linéaire multiple a alors été menée avec pour cadre l'ensemble des IRIS de l'agglomération, où le nombre de chômeurs (variable endogène) a été analysé à travers quatre indicateurs (variables exogènes) : les ouvriers, les étrangers, les non-diplômés et les ménages non-motorisés. Sélectionnées à partir de leurs coefficients de corrélation élevés avec le taux de chômage, ces variables sont aussi caractéristiques de la situation des

quartiers sensibles. Les résultats obtenus permettent de hiérarchiser ces critères par leurs contributions à l'équation[59] :

'Chômeurs' = 0,366 ('Etrangers') + 0,241 ('Non-diplômés)' + 0,339 ('Ménages sans voiture') + 0,248 ('Ouvriers')

Le graphique suivant (cf. GRAPHIQUE 4.02 p.208) présente la part explicative de chacune des quatre variables.

Coefficients d'ajustement	
R (coefficient de corrélation)	0,949
R^2 (coefficient de détermination)	0,901
R^2aj. (coefficient de détermination ajusté)	0,897
SCR	11,394

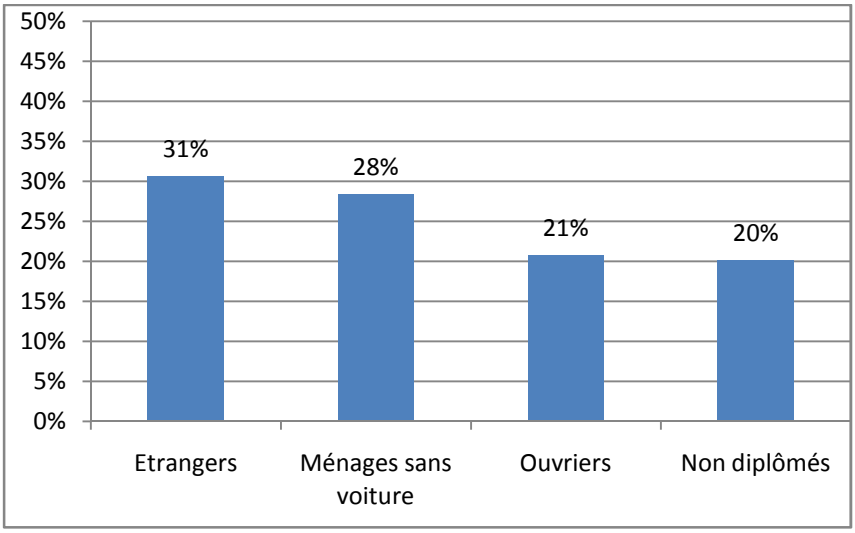
Paramètre	Valeur	Ecart-type	t de Student	Pr > t	Borne inférieure 95 %	Borne supérieure 95 %
Constante	0,000	0,030	0,000	1,000	-0,059	0,059
VCR_Etr	0,366	0,042	8,672	< 0,0001	0,282	0,450
VCR_SD	0,241	0,068	3,560	0,001	0,107	0,376
VCR_OVOI	0,339	0,036	9,508	< 0,0001	0,268	0,410
VCR_Ouv	0,248	0,052	4,748	< 0,0001	0,145	0,352

TABLEAU 4.04 : Coefficients d'ajustement et paramètres du modèle de régression « chômage »

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre et P. ROSEAU, Maison de l'Emploi du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

[59] Réalisée à partir des variables centrés-réduites.



GRAPHIQUE 4.02 : L'explication du chômage dans l'agglomération havraise à travers 4 variables

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre et P. ROSEAU, Maison de l'Emploi du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

S'il est étonnant de constater que la variable « non-diplômés » ne figure qu'en quatrième position, lorsque l'on supprime la variable « étrangers » de notre modèle, celle-ci retrouve une position bien meilleure pour expliquer le chômage (première sur les trois avec 54% de part explicative). Cette situation paradoxale pourrait s'expliquer par une corrélation forte entre les variables « étrangers » et « chômeurs » liées aux discriminations dans l'emploi plus qu'au niveau de qualification des individus. Une fois cette variable « étrangers » écartée, le niveau de diplôme reste un élément essentiel d'explication du chômage. Pour lutter contre le chômage dans les ZUS, il est alors décisif d'investir dans l'école et de s'engager sur le terrain des discriminations. La question de la relation entre la non-motorisation des ménages et l'absence d'emploi est plus difficile à analyser car elle est de type circulaire. Est-ce la difficulté à se déplacer qui limite l'aire de recherche d'emploi et par conséquent le nombre d'opportunités d'embauche (ORFEUIL, WENGLENSKI, 2001) ? Ou bien est-ce par raisons économiques liées au chômage que les individus n'ont pas de véhicule personnel ? Quoi qu'il en soit, il est intéressant de constater que ces quatre variables explicatives du chômage sont caractéristiques de la situation des ZUS havraises (cf. CHAPITRE 2), ce qui en intensifie l'ampleur.

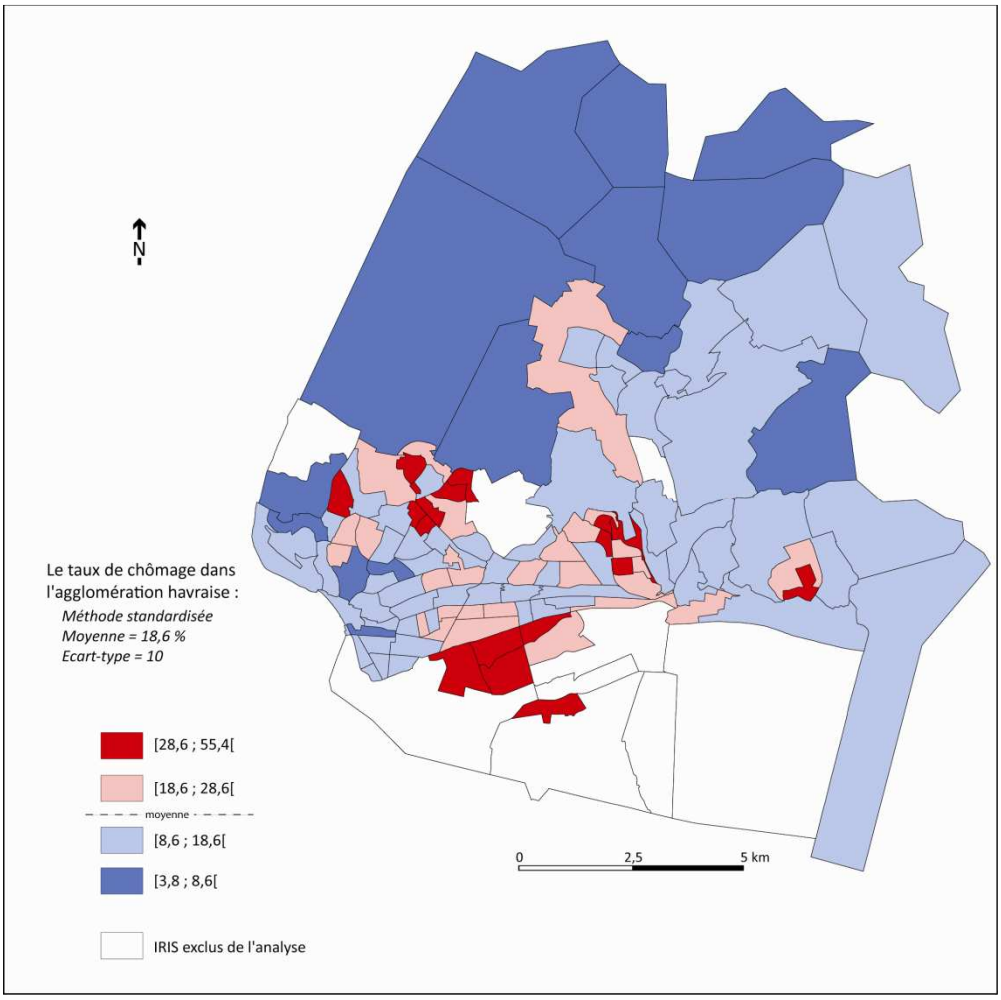
A partir de statistiques nationales sur l'emploi (enquêtes « emploi 2003-2004-2005 » de l'INSEE), l'Observatoire National des ZUS (2007) distingue même un effet « ZUS » sur la probabilité de chômage. Le fait de résider dans une ZUS augmenterait les

probabilités d'être au chômage de plus de 8 points pour les hommes et de 5,4 points pour les femmes en 2006, toutes choses égales par ailleurs[60]. Une discrimination à partir du lieu de résidence existerait donc bel et bien. Le chômage est donc particulièrement fort dans les ZUS, ce qui s'observe également dans l'agglomération havraise (cf. CARTE 4.05 p.210). Les conséquences du chômage seraient alors la sédentarisation de certains groupes au niveau du quartier (notamment pour tous ces jeunes « qui tiennent le mur »), la nécessaire mobilité liée au travail n'existant pas, et le développement d'une économie parallèle pour faire face à des situations économiques difficiles.

Le problème du chômage massif dans les quartiers de la politique de la ville interpelle de nombreux acteurs locaux comme nationaux et pose la question des politiques à mettre en œuvre. Mais une action sur les quartiers sensibles pour en modifier les traits statistiques a-t-elle une chance d'aboutir puisque l'amélioration des conditions d'existence des individus (réussite scolaire, embauche) a toutes les chances de se concrétiser par un départ du quartier. C'est justement parce qu'ils sont des quartiers de relégation que les quartiers sensibles ont un taux de chômage élevé. La situation devient par contre plus inquiétante lorsqu'elle touche une population présentant des caractéristiques particulières qui ne devraient pas justifier une situation de chômage démesurée (discrimination).

Si le taux de chômage est fort dans les quartiers sensibles, il ne doit pas pour autant occulter le fait que dans les IRIS du Havre, au moins 45% des actifs ont un emploi. Le chômage n'y est donc pas généralisé. Toutefois, cet indicateur du chômage serait à rapprocher des habitants non-actifs en âge de travailler pour avoir une vision plus globale de l'absence d'insertion dans le marché du travail et le tissu économique. Reste que l'image des banlieues repose sur ces stigmates d'exclusion sociale, comme nous nous en sommes aperçus au cours des entretiens, lesquels ont très peu fait mention à ces individus ayant un emploi par rapport à la place accordée à ceux subissant les situations économiques et sociales les plus difficiles.

[60] Les indicateurs retenus ici sont « la grande région de résidence (ZEAT), la tranche d'âge, la situation familiale, le nombre d'enfants du ménage, l'origine de la personne et son diplôme le plus élevé. Il est regrettable que des critères relatifs à l'ethnicité réelle ou supposée de la personne n'aient pas été pris en compte. Cela nous aurait permis d'éliminer le facteur ethnique dans la mesure où l'on sait que les ZUS accueillent de nombreuses personnes identifiées comme faisant partie des minorités visibles.



CARTE 4.05 : Le taux de chômage au Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

Un parallèle intéressant s'établit alors entre ces trois exemples de stigmates s'appliquant aux quartiers sensibles : l'insécurité, les étrangers et l'exclusion socio-économique. Systématiquement, les problèmes soulevés, s'ils existent et se basent d'ailleurs sur des critères mesurables, occupent une place surdimensionnée dans les représentations : un sentiment d'insécurité fort dans les ZUS alors que sa mesure montre un faible écart avec les espaces voisins ; les problèmes apportés par l'ethnicité paraissent localement assez bien acceptés ; enfin, si les déficits de l'école et du marché de l'emploi sont palpables dans ces quartiers, on y rencontre aussi des gens qui réussissent (sportifs de haut-niveau, entrepreneurs, haut-fonctionnaires…). Ces nuances aux diverses représentations des banlieues ne changent rien au fait que ces quartiers paraissent en rupture avec leur environnement.

Conclusion :

Les banlieues apparaissent bel et bien comme des espaces en rupture, tant par leurs situations spatiales (coupures urbaines, morphologie) que par leur traitement (politique de la ville) ou les représentations qu'elles suscitent. Ces ruptures participent à la production d'un espace enclavé. Enclavé d'abord physiquement puisque les contraintes sur le déplacement des personnes liées aux coupures urbaines peuvent avoir tendance à limiter les mouvements vers l'extérieur. Dans un environnement urbain, ce phénomène s'exerce toutefois à la marge de toutes considérations sur les mobilités des habitants, et d'autres éléments tels que les réseaux et l'accès aux biens et aux services sont plus déterminant en termes d'impact sur les pratiques de mobilité.

Mais surtout, les ruptures spatiales s'inscrivent dans le cadre plus général d'un enclavement symbolique qui traduit une mise à distance des quartiers abritant les populations jugées « dangereuses » ou disqualifiantes, à laquelle l'action publique ne trouve pas de réponse. Cet enclavement symbolique a des répercussions importantes sur les mobilités résidentielles (par une amplification des phénomènes de ségrégation) comme sur les mobilités quotidiennes (par l'évitement des services et équipements présents dans ces quartiers) puisque les ruptures permettent une identification collective de l'espace. Les banlieues, espaces à risques, s'inscrivent alors dans un cycle dévalorisant dont la seule échappatoire serait une modification en profondeur du quartier dans le déni de la plupart des habitants qui y résident actuellement. Car si les espaces peuvent changer (non sans mal) d'attribution, les processus qui visent à se distancer des populations les plus pauvres semblent immuables. Si les banlieues deviennent des quartiers de relégation pour les classes sociales parmi les plus défavorisées, il faut alors veiller à ce qu'elles ne deviennent pas non plus des espaces d'assignation, d'où l'on ne sort plus au quotidien.

Chapitre 5

Les banlieues, territoires d'assignation

Si les lieux peuvent montrer des prédispositions à l'enclavement, ce phénomène est d'abord l'affaire des hommes qui les habitent. Cette affirmation est d'autant plus vraie dans le cas des banlieues puisque c'est en raison de ses faiblesses économiques, sociales et culturelles que cette population peine à s'intégrer à son environnement notamment par des pratiques de mobilité, quotidienne ou résidentielle. Pour l'ensemble des acteurs que nous avons rencontré au cours de cette recherche, il ne fait nul doute que les habitants des banlieues souffrent d'un déficit de mobilité, même si certains nuancent cette affirmation en dissociant quelques sous-ensembles composant cette population (les jeunes, les actifs...). La faible mobilité, réelle ou supposée, des habitants des ZUS les rendrait vulnérables à la disparition d'activités (commerciales ou de services) dans leurs quartiers et nécessiterait une démarche d'intervention d'abord fondée sur la proximité.

Acteurs économiques ou institutionnels, nombreux sont ceux qui ont fait le pari de cette proximité dans leur stratégie de développement afin d'atteindre ce public spécifique. Mais si l'accessibilité à ces ressources s'est accrue pour les habitants des ZUS, nous assistons parallèlement à une spécialisation de l'offre dans ces quartiers dont les conséquences sont plurielles. En effet, alors que cette spécialisation stigmatise et rend les banlieues non-attractives à d'autres citadins, elle contribue également à figer les publics en difficulté sociale dans ces quartiers puisqu'ils y trouvent tout ce dont ils ont besoin. Ces populations rêvent alors de sortir de leurs quartiers autant qu'ils y demeurent attachés.

5.1 Accessibilité aux biens et services dans les banlieues : le rôle des acteurs privés

L'accessibilité d'un bien ou d'un service se mesure à partir d'une distance qui n'est pas toujours euclidienne mais peut être temporelle, sociale ou financière. Cependant, dans l'analyse de la situation des banlieues, elle est souvent résumée à son acception physique par les acteurs qui pensent l'optimiser en rapprochant spatialement un service ou un commerce de ses usagers et de ses clients. Ce paradigme de la proximité prend appui sur l'idée qu'une partie des habitants des banlieues a un déficit de mobilité qui ne permet pas, ou difficilement, d'accéder aux commerces et services localisés en dehors du quartier. Leur présence à l'intérieur même des quartiers serait alors essentielle pour assurer à ce public un accès facile et efficace aux biens et services.

D'autres logiques justifient le maintien de ces activités dans les banlieues. Notamment parce que la proximité de services et de commerces a un double-effet : d'abord sur la vie quotidienne des habitants, bien sûr, en limitant leurs déplacements pour les atteindre ; mais aussi sur l'image du quartier. C'est en écho à ce second effet que certains acteurs justifient le maintien de ces activités en banlieue, que ce soit pour préserver la situation du quartier et d'éviter ainsi qu'il se dévalorise, ou pour le rendre attractif temporairement à l'occasion d'un achat ou durablement parce que les commodités qu'il propose deviennent attrayantes pour des futurs résidents. Nous nous apercevons alors qu'à travers l'enjeu du maintien et du développement des commerces et des services transparaissent l'ambition que manifestent les acteurs pour les quartiers sensibles. Mais alors que les opérateurs privés obéissent à des règles économiques ou cherchent à se préserver du climat d'insécurité ambiant, nous assistons au contraire à une raréfaction ou à une spécialisation des services et commerces gérés par ces acteurs.

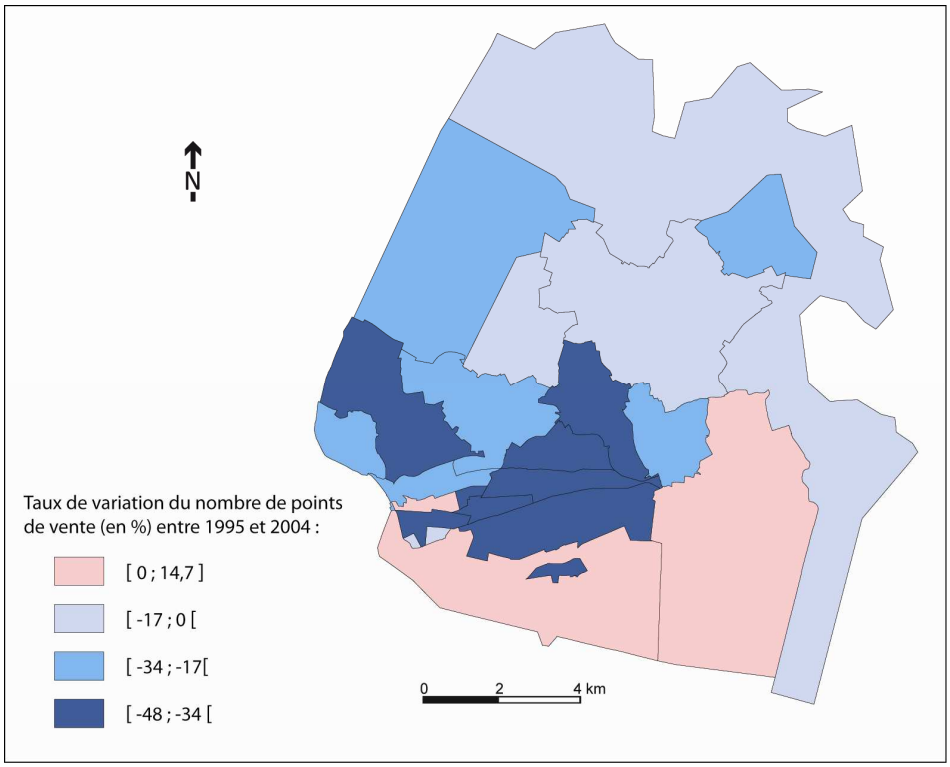
5.1.1 Commerces et services dans les banlieues

Avec l'avènement à la fin du XXème siècle des grands centres commerciaux en périphérie des villes lié au développement du tout-automobile, l'activité commerciale a connu une évolution importante dont une des conséquences est certainement la disparition d'un grand nombre de petits commerces (épiceries, salons de coiffure, bureaux de tabac et de presse, cafés, boulangeries…) localisés dans les quartiers résidentiels. Si cette situation est commune à l'ensemble des quartiers, ses implications dans les banlieues sont beaucoup

plus fortes : population peu mobile et donc dépendante de ces commerces ; perte d'attractivité pour les quartiers ; mais aussi spécialisation des quartiers liée au remplacement des commerces par de nouvelles enseignes.

5.1.1.1 La baisse du nombre de commerces de proximité

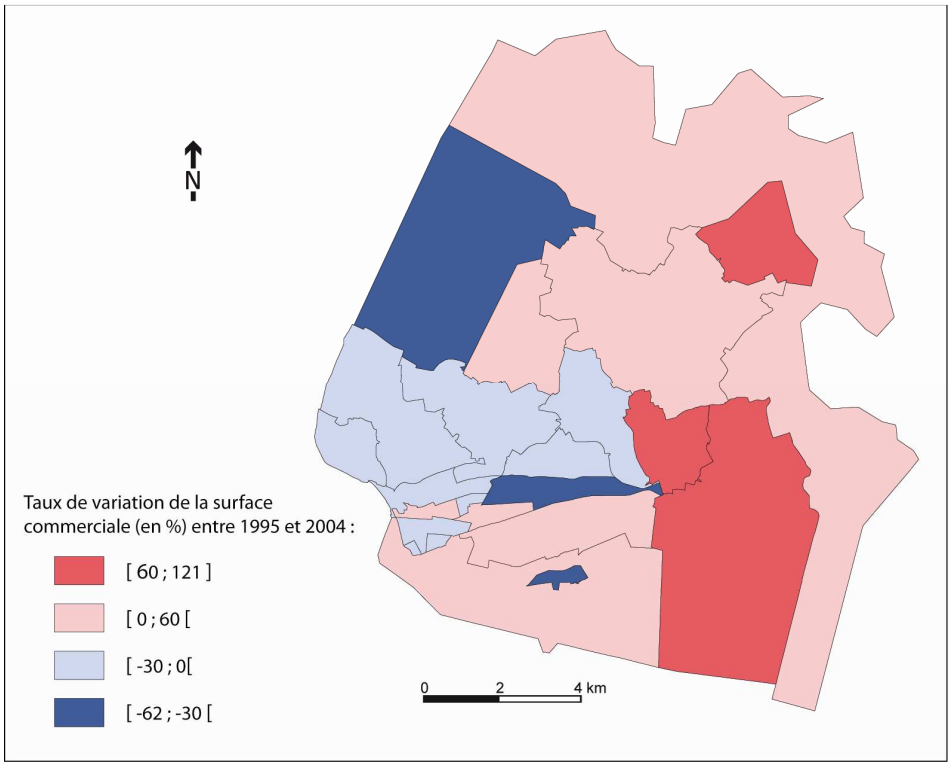
Souvent évoquée par les acteurs, la disparition des commerces de proximité n'est pas une situation uniquement dévolue aux banlieues. L'évolution de l'offre commerciale dans l'agglomération havraise entre 1995 et 2004 témoigne de la généralisation de ce phénomène que l'on observe dans la chute du nombre de points de vente alors que, proportionnellement, la surface commerciale diminue moins, voire s'accroît dans les espaces périphériques (CARTES 5.01 p.216 et 5.02 p.217). Commune à tous les quartiers du centre et de la première couronne, la disparition des commerces est cependant plus dommageable dans les quartiers appartenant à cette seconde catégorie puisque le nombre initial de points de vente y est moins important et que la fermeture d'un commerce peut signifier la disparition de cette activité du quartier.



CARTE 5.01 : L'évolution du nombre de points de vente dans l'agglomération havraise entre 1995 et 2004

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : AURH 2005, INSEE Base IRIS 2000



CARTE 5.02 : l'évolution de la surface commerciale dans l'agglomération havraise entre 1995 et 2004

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : AURH 2005, INSEE Base IRIS 2000

Si la problématique des commerces de proximité semble si sensible dans les banlieues, c'est que l'impact de leur disparition n'est pas le même pour les habitants de ces quartiers. L'ensemble des acteurs qui ont évoqué ce sujet avec nous ont reconnu la dépendance d'une partie de la population à ce type de commerce, dont la proximité est un atout non négligeable à leur fréquentation. La faible mobilité de la population justifierait le maintien de l'activité commerciale dans les banlieues. Généralement destinées à une population vieillissante, certes présente mais dans des proportions moindres qu'ailleurs, ces boutiques seraient fréquentées dans les ZUS par une clientèle peu mobile et captive, condamnée à demeurer dans son quartier pour ses pratiques d'achats quotidiennes. Il est vrai que la motorisation des ménages est plus faible dans les banlieues qu'ailleurs (cf. CHAPITRE 6) et qu'en l'absence d'un mode de déplacement individuel motorisé il est plus délicat pour les habitants soumis à des contraintes temporelles (chercher les enfants à l'école, par exemple) de s'aventurer loin du domicile. Cependant, le questionnement autour des commerces de proximité posé par les habitants et relayé par certains acteurs a certainement une dimension plus symbolique qu'il n'y paraît.

La fermeture d'un commerce apparaît comme une réelle perte pour un quartier. Dans un article du magazine « Cité », bulletin mensuel d'information municipale, « *le blues de la cité commerciale* » (CAILLY / CITÉ, 1994), il est question du déclin de la cité commerciale de la Mare-Rouge, lié notamment à la fermeture du bar-tabac à la suite d'un incendie. A en croire l'article, l'équilibre du petit centre commercial reposait sur ce commerce et sa disparition a modifié les comportements d'achats puisque les clients habituels font dorénavant leurs courses dans les quartiers voisins lorsqu'ils vont acheter leurs journaux, cigarettes et jeux de hasard. Trois ans plus tôt, ce magazine[61] signalait déjà les premiers problèmes de la cité commerciale, tout en conservant une note d'optimisme certaine, et soulignait le besoin de rénover le petit centre-commercial pour le rendre plus attractif. Ce n'est qu'en 2004 qu'il sera finalement rénové, sans toutefois inclure ce fameux bar-tabac toujours réclamé par les habitants d'après une cadre de la direction de la « Cohésion Sociale » de la Ville du Havre. Ce n'est pas le seul commerce qui ait fermé dans cette cité commerciale, une salle de jeux vidéos et surtout le petit supermarché (remplacé depuis par un magasin de *hard discount*) ont dû aussi baisser leurs rideaux. À travers la presse municipale, que ce soit pour donner une certaine mesure des problèmes de la cité commerciale, expliquer son déclin ou annoncer la réussite de sa rénovation, nous percevons l'enjeu, pour la municipalité et les habitants du quartier, du maintien de ces commerces de proximité, cœur du quartier, espace d'échanges et de relations entre les habitants, symbole d'une citadinité idéalisée.

L'exemple du quartier de la Mare-Rouge ne fait pas figure d'exception. Le déclin commercial du quartier de Caucriauville a aussi été rappelé par les acteurs présents dans ce quartier et qui l'ont vu évoluer, notamment à travers deux exemples : les arcades de Caucriauville et la cité commerciale du Pré-Fleuri. Les arcades correspondent à un ensemble de boutiques situées au pied d'immeubles d'habitation et autrefois occupées par des activités de proximité (boulangerie, boucherie…) mais aussi par d'autres plus spécialisées (tissu, vêtements…) (cf. PHOTOGRAPHIE 5.01 p.219). Sa conception proche de celle des rues piétonnes du centre-ville[62] suggère l'ambition des urbanistes d'y développer un nouveau centre-urbain. La plupart de ces commerces « spécialisés » ont

[61] « CITÉ » / M. CAILLY (1991), « *Une cité commerciale de proximité* »
[62] Elle est la reproduction mimétique de la rue de Paris dans le centre-ville du Havre (cf. PHOTOGRAPHIE 5.02 p.220)

pourtant fermé, et cette rue commerçante a périclité après avoir connu un certain dynamisme dans ses débuts (fin des années 1970 et début des années 1980). Néanmoins, elle demeure aujourd'hui encore un centre majeur du quartier. Une étude par questionnaire menée en 2008 auprès d'un échantillon assez représentatif des habitants d'un IRIS de Caucriauville[63] a révélé que 61 % des enquêtés déclaraient se rendre « souvent » sous ces arcades et 28 % « de temps en temps » (cf. TABLEAU 5.01 p.220), ce qui constitue la fréquentation la plus élevée de l'ensemble des lieux pour lesquels nous demandions aux personnes enquêtées si elles les fréquentaient. Son attraction se limite cependant au quartier. La même étude conduite dans un IRIS d'Aplemont, un quartier voisin, apporte des résultats de fréquentation beaucoup plus faibles (1% 'souvent' et 9% 'de temps en temps'). Ces résultats montrent que les commerces des arcades de Caucriauville ne touchent plus qu'une population résidant dans le voisinage.

PHOTOGRAPHIE 5.01: Les arcades de Caucriauville

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

[63] Le descriptif méthodologique de l'enquête est consultable en ANNEXE n°05 et au CHAPITRE 7.

PHOTOGRAPHIE 5.02: La rue de Paris dans le centre-ville du Havre

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Quartier	Fréquentez-vous les arcades de Caucriauville ? (en %)			
	Jamais	Rarement	De temps en	Souvent
Aplemont	39,6 %	50,5 %	8,9 %	1,0 %
Caucriauville	4,9 %	6,1 %	28,0 %	61,0 %
TOTAL	24,0 %	30,6 %	17,5 %	27,9 %

TABLEAU 5.01: Fréquentation des arcades par quartiers.

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

La centre-commercial du Pré-fleuri est, quant à lui, dans une situation similaire à celui de la Mare-Rouge si ce n'est que sa rénovation date des années 1995/1996. Dans l'ENTRETIEN AI1, il fut question de ce centre commercial. L'enquêté, un ancien responsable du centre social du quartier, déplore le manque de visibilité de ces commerces, perdus au cœur des immeubles, passant inaperçus tant qu'on ne s'aventure pas au centre de l'îlot du Pré-fleuri. Il estime alors qu'un traitement paysager, notamment par l'ouverture d'une « *fenêtre* » entre la cité-commerciale et l'avenue V. Komarov par la destruction d'une partie d'une barre d'immeuble, serait nécessaire pour que la cité puisse attirer des consommateurs extérieurs à ceux de l'îlot. Déjà, selon la presse municipale datant de l'époque de la rénovation, les transformations réalisées devaient permettre à cette cité de trouver une nouvelle clientèle (CAILLY / CITÉ, 1995 : « *Très utilisé par les habitants des alentours, le centre commercial va, grâce aux travaux d'amélioration prévus, trouver un*

second souffle. A la clientèle d'habitués devrait s'ajouter une autre clientèle attirée par les produits du Mutant. »).

Cette conception de la cité-commerciale attractive au delà des limites de l'îlot ou du quartier est assez répandue chez les acteurs publics et révèle plus un désir d'ouverture du quartier aux autres citadins qu'une véritable ambition commerciale (qui ne concerne que les entrepreneurs privés qui investissent dans ces quartiers). On le rencontre aussi à propos de la Mare-Rouge puisque la plupart des intervenants de ce quartier ont insisté sur la position stratégique de la cité sur l'axe de l'avenue du Bois-Au-Coq et sur le réaménagement des voies et du parking permettant d'accéder au centre-commercial. Pourtant, cette localisation adéquate ne prédestine nullement les comportements des consommateurs potentiels, certainement plus attirés par le centre commercial de l'hypermarché voisin proposant davantage de produits et services et les commerces de la place de la Mare-Au-Clerc, un peu plus au sud, dont l'avantage est d'être localisés hors ZUS, loin des représentations y afférentes (insécurité…). Un élu (ENTRETIEN P1) nous expliqua qu'il estimait nécessaire que ces quartiers puissent redevenir attractifs par une offre commerciale originale. Il évoqua l'exemple d'une boutique de vente de matériel de création artistique dans le quartier d'Aplemont, voisin de Caucriauville, dont l'influence s'est très vite étendue avant que d'autres magasins sur le même créneau n'ouvrent en centre-ville. Aujourd'hui encore, la stratégie commerciale de cette enseigne lui permet de conserver une clientèle fidélisée, venant de toute l'agglomération. Cet élu pense donc qu'il est tout à fait possible d'encourager la création d'entreprise commerciale originale dans ces quartiers afin de leur donner une nouvelle image. L'ambition de faire venir des clients extérieurs dans les commerces des quartiers sensibles s'inscrit dans un projet de changement d'image et de normalisation de ces quartiers.

Le maintien d'une activité commerciale est aussi un enjeu pour les ZUS puisque celle-ci assure des emplois dans les quartiers où elle s'implante, quand les autres activités économiques leur font défaut. C'est également la garantie qu'une vie locale puisse perdurer, et que les cités ne soient pas définitivement désertées dans la journée. Les acteurs publics et associatifs craignent surtout que le « vide » ne s'installe dans les banlieues, déjà désœuvrées, et soutiennent les projets de rénovation des commerces. Ce soutien apparait actuellement sous la forme de subventions allouées aux commerçants notamment pour

refaire les façades de leurs établissements et pour investir dans des systèmes de sécurité. Ces financements, accordés par le ministère en charge des PME, l'Union Européenne et les collectivités territoriales, sont limités à un périmètre restreint dans les ZUS de la ville-haute et les conditions d'éligibilité à ces subventions sont définies dans un article du magazine municipal OCÉANES de 2007, « *Redynamisons le commerce de proximité* » (p.13). L'idée sous-jacente est bien d'inciter les commerçants à s'installer ou à rester dans ces quartiers. Cependant, la politique de maintien du commerce de proximité fait face à la difficulté d'agir avec des acteurs privés qui, devant des conditions d'exercice de leur profession difficiles (dégradation, vol…), préfère parfois s'en aller. L'espace commercial qu'ils abandonnent peut alors rester vacant ou bien être repris par d'autres acteurs économiques, appartenant à une nouvelle génération du commerce de proximité dans les ZUS, qui vont alors produire une offre commerciale spécialisée.

5.1.1.2 Une spécialisation des banlieues par l'arrivée de nouveaux acteurs économiques

Le départ des commerces traditionnels s'accompagne souvent par l'arrivée de nouveaux acteurs dans les quartiers de la politique de la ville, profitant des disponibilités immobilières et d'une clientèle soi-disant captive, puisque jugée peu mobile (cf. CHAPITRE 6). Ces nouveaux commerçants sont positionnés sur deux créneaux distincts : le *hard discount* et la vente de produits et services à destination d'un public ethnique. Le *hard discount* est un type de supermarché de taille modeste proposant des produits, majoritairement alimentaire, de faible qualité, avec un choix volontairement limité. La présentation des produits dans les rayons est souvent sommaire (cartons d'emballage posés au sol…) et le personnel est polyvalent. Le but est de limiter les coûts et de pouvoir ainsi proposer les prix les plus bas possible. Le public ciblé par ce type de commerce est plutôt de condition modeste. Il correspond donc bien à celui des ZUS.

Les magasins ethniques sont, quant à eux, de deux natures distinctes. Il peut s'agir tout d'abord d'une évolution des commerces traditionnels pour une adaptation à une demande spécifique comme l'apparition de boucheries proposant des produits *hallal*, généralement tenues par des personnes d'origine maghrébine, ou de salons de beauté ou de coiffure spécifique à une population noire, maghrébine ou asiatique. Ces magasins peuvent aussi être le résultat d'une nouvelle demande uniquement liée aux publics immigrés à l'instar des taxiphones (cf. PHOTOGRAPHIE 5.03 p.223), spécialisés en téléphonie, qui

proposent leurs services d'appel vers l'étranger à des prix compétitifs. Dans le cœur du projet, le client ciblé est l'immigré souhaitant entretenir des relations avec son pays d'origine.

PHOTOGRAPHIE 5.03: Un taxiphone à la Mare-Rouge
Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

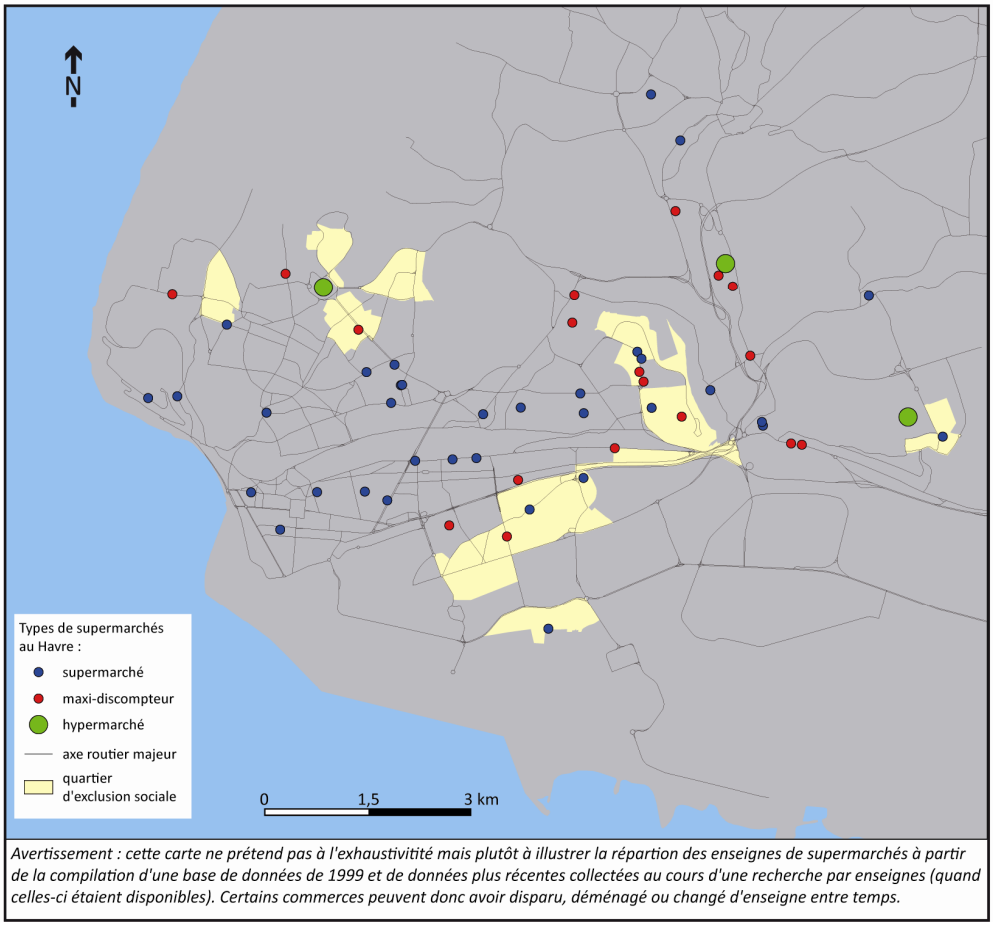
Alors que l'activité économique et commerciale connaît un tassement dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, ces deux formes de commerces connaissent un essor important. Ainsi le premier magasin de *hard discount* havrais a ouvert ses portes en juillet 1992, sur l'avenue du Bois-Au-Coq, à mi-chemin entre les quartiers du Mont-Gaillard et de la Mare-Rouge, profitant ainsi de la proximité de l'hypermarché voisin mais aussi de celle des quartiers d'habitat social. Il a depuis migré au cœur du petit centre-commercial de la Mare-Rouge, récemment rénové. Dans ce même centre-commercial coexistent deux taxiphones et la boucherie affiche la vente de produit *hallal* sur son enseigne. Cette situation se développe dans l'ensemble des quartiers classés en ZUS de la ville du havre et au delà, dès lors qu'une clientèle locale existe : de condition modeste dans le cas du hard discount ou d'origine étrangère et/ou de religion musulmane pour les commerces ethniques. La rentabilité financière par l'adaptation au public local s'illustre parfaitement dans l'exemple des hypermarchés. Au Havre, le premier à proposer des produits certifiés *hallal* fut l'hypermarché localisé à Mont-Gaillard. Aujourd'hui encore, il est celui qui offre le plus de choix, avec le plus grand rayonnage. Les consommateurs peuvent aussi y trouver des produits identifiés « ethniques », notamment des pâtisseries

tunisiennes pendant la période du ramadan. La proximité de la ZUS voisine n'y est pas étrangère.

Cependant, la présence de ces nouveaux établissements ou la mutation des anciens commerces n'est pas sans conséquence. Adapté à la demande locale, ils apportent une offre de produits satisfaisant les pratiques de consommation des habitants des quartiers sensibles et rendent superflus les déplacements vers l'extérieur du quartier pour des motifs d'achat. Cette nouvelle proximité répond alors aux attentes d'une population jugée peu mobile. C'est la spécialisation de ces quartiers qui est problématique car si elle fixe et sédentarise la population locale dans ses quartiers, l'offre commerciale ne séduit pas non plus d'autres publics. Au contraire, elle a tendance à stigmatiser encore plus ces quartiers puisqu'elle les associe à une image ethnicisée et/ou de pauvreté. Ces nouveaux commerces marquent ainsi de leur empreinte les quartiers où ils s'implantent, les rendant peu attractifs alors même que plusieurs acteurs ont évoqué devant nous la nécessité d'ouvrir ces quartiers aux autres habitants, notamment par le développement du commerce.

Cette idée de l'ouverture des quartiers par l'activité commerciale n'est pas récente et, à travers la presse municipale havraise du début des années 90, nous retrouvons cette volonté d'attirer dans les petits centres commerciaux au cœur des grands ensembles une clientèle extérieure à ces quartiers. Que ce soit pour le centre commercial de la Mare-Rouge ou celui du Pré-fleuri à Caucriauville, l'arrivée d'enseignes de *hard discount* était perçue par les commerçants et les acteurs locaux comme un nouveau souffle pour les centres-commerciaux en déclin. Cependant, cet espoir fut vite éteint en raison du développement de cette catégorie d'enseignes également en entrée de ville et à proximité des hypermarchés, les deux autres localisations privilégiées (cf. CARTE 5.03 p.225). La différence d'implantation des maxi-discompteurs traduit par contre des différences dans la clientèle ciblée : si les magasins situés à proximité des grands centres commerciaux et desservis par les axes routiers majeurs visent une clientèle motorisée et mobile, ceux localisés dans les quartiers sensibles misent plutôt sur les habitants de ces quartiers. Ce n'est donc pas un hasard si dans les centres commerciaux des grands ensembles, les discompteurs sont venus se substituer aux supermarchés traditionnels. La motivation à l'implantation dans les quartiers sensibles se justifie de surcroît par la présence d'une clientèle captive à double titre : par sa condition modeste qui la contraint à acheter des

produits aux prix les plus bas, et par une faible mobilité qui ne lui offre qu'un choix limité d'enseignes[64].



CARTE 5.03 : Typologie des supermarchés dans les 5 communes les plus peuplées de l'agglomération du Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : sites Internet des enseignes Mutant, LIDL, ALDI, Leader Price,ED et Champion, INSEE SIRENE 1999, INSEE Base IRIS 2000, IGN BD TOPO®, IGN Géoroute®

L'effet du *hard discount* a été d'exposer, sous une autre forme (celle du commerce), la différence socio-urbaine des grands ensembles en crise, parallèlement ethnicisés par l'émergence d'une offre interne de produits spécialisés pour une clientèle immigrée. Doit-on pour autant voir dans le développement de commerces et services adaptés aux besoins de la clientèle des ZUS les prémices de la mise en place d'un ghetto ? Certainement pas si l'on se réfère à une définition classique du ghetto (VIEILLARD-

[64] Cette situation est un peu différente pour les quartiers nord et surtout à Mont-Gaillard puisque la proximité immédiate d'un hypermarché modifie les comportements d'achats des habitants qui, aux dires de nombreux acteurs locaux, s'y rendent pour la plupart de leurs actes de consommation. Il n'existe plus de hiérarchie entre la taille de l'enseigne et le type d'achat.

BARON, 1994) mais peut-être davantage si l'on entend par *ghetto*, un espace de relégation qui se spécialise et invente les solutions pour répondre aux besoins de ses habitants et qui par là même reproduit les stigmates de son isolement initial. L'offre commerciale « ouvre » et « ferme » presque autant un quartier qu'un réseau de transport. La satisfaction d'une demande à la fois locale et spécifique conduit alors à l'enclavement du quartier, puisqu'elle sédentarise la clientèle du quartier, n'attire pas davantage d'autres clients et participe par effet d'entraînement aux processus de ségrégation en donnant une identité claire et disqualifiante à ce quartier (cf. SCHÉMA 5.01 p.227). Il n'y a bien entendu aucun projet de production et d'entretien du ghetto de la part des commerçants qui ne cherchent qu'à développer une activité économique rentable sur des secteurs pour lesquels il existe une demande que ne savaient satisfaire les précédents acteurs économiques.

Ce développement de nouveaux commerces, surtout ceux à profil ethnique, inquiète certains acteurs qui souhaiteraient retrouver une offre commerciale plus « équilibrée » (selon leurs critères) et diversifiée dans les ZUS. Exprimée au cours de nos entretiens (ENTRETIEN P1), cette crainte apparaît notamment chez ceux qui croient en la mixité sociale et la posent comme un principe incontournable pour assurer une remise à niveau de ces quartiers par rapport à la ville. Dans un autre ordre d'idée, un acteur (ENTRETIEN AI1) s'interroge sur la pertinence du remplacement de la laverie automatique du quartier du Pré-Fleuri à Caucriauville, par un restaurant proposant des *kebabs* alors qu'il en existe déjà plusieurs dans le quartier. Il pourrait être dommageable pour ces quartiers que les commerces et services auparavant présents disparaissent définitivement de ces quartiers alors qu'un besoin, même faible, existe. Derrière cette réflexion apparaît le problème de la rentabilité économique des commerces. Cet acteur déplorait la perte d'un service qu'il jugeait pourtant utile pour les habitants qui n'ont pas de machine à laver au profit d'un autre qu'il considère comme peu valorisant pour l'image du quartier, mais certainement plus rentable. Les mutations en œuvre dans l'offre commerciale des banlieues posent alors un véritable problème lorsque certains services de base sont de moins en moins bien assurés ou que se profile une inégalité d'accès aux produits et aux services de consommation courante.

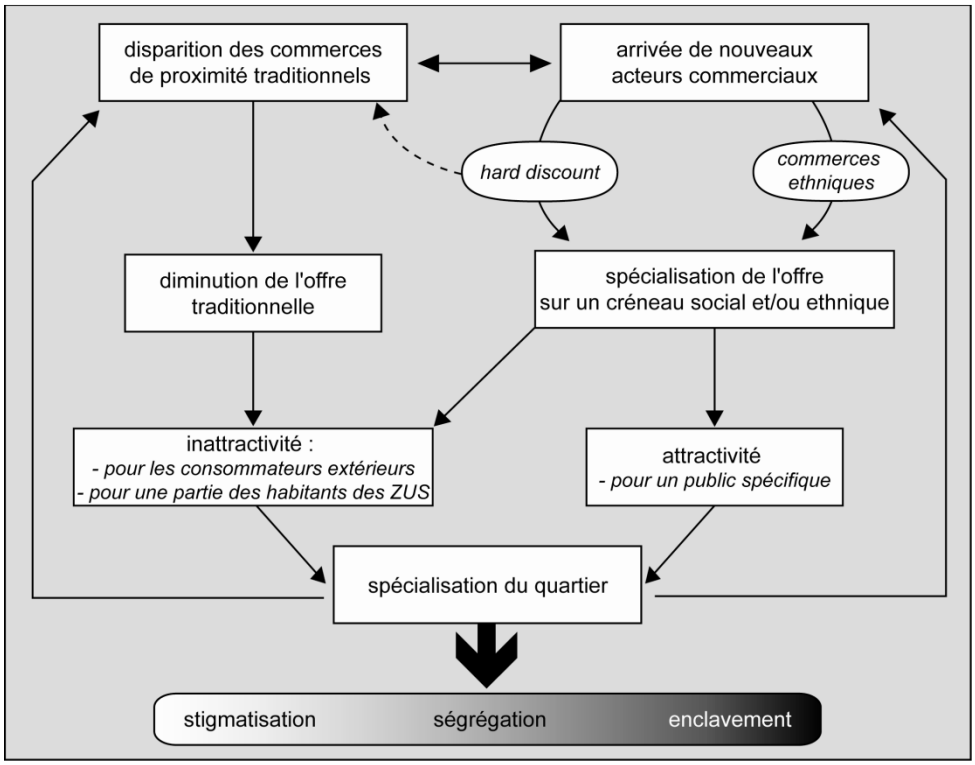
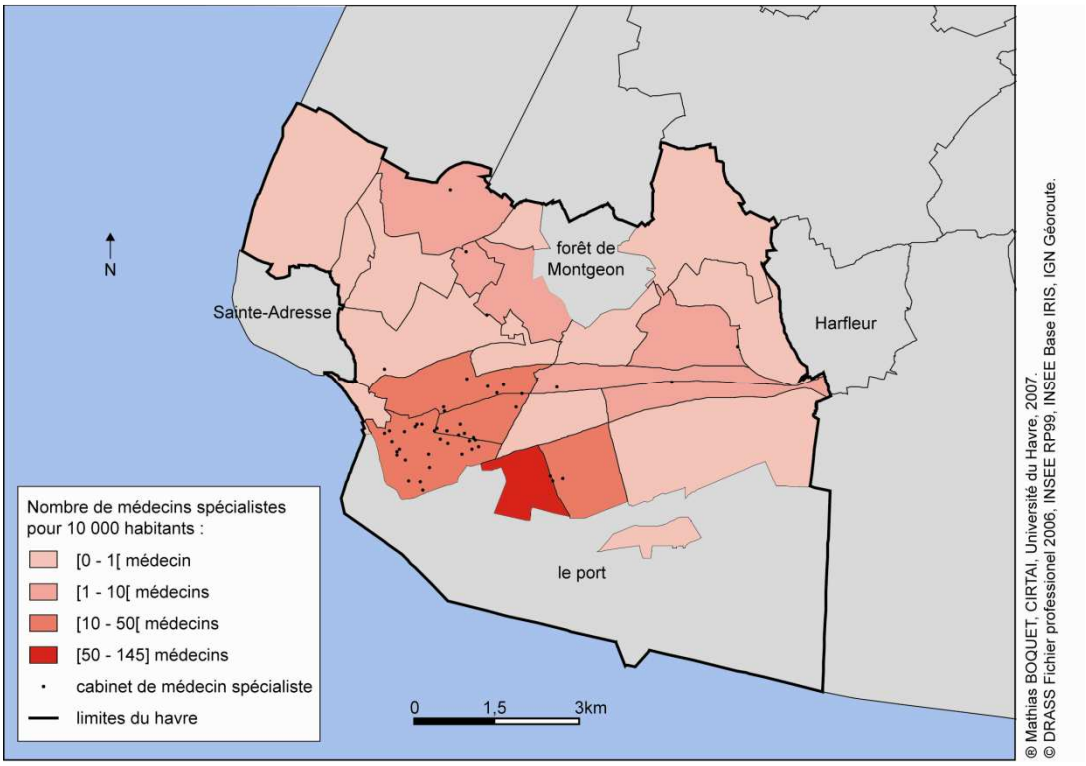


SCHÉMA 5.01 : Mutations commerciales et spécialisation des banlieues

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

5.1.2 Les inégalités d'accès à la santé

Le champ thématique de la santé pose le problème de l'accès aux « ressources » dans les banlieues sous un autre jour. Il y est là moins question de la rentabilité économique qui oriente les choix des commerçants, car les médecins, inférieurs en nombre à la moyenne nationale dans la région et dans l'agglomération havraise, sont assurés où qu'ils aillent de remplir leur carnet de rendez-vous. Les considérations personnelles participent donc davantage au choix d'installation du cabinet médical. A partir d'une localisation à l'adresse des médecins (généralistes et spécialistes) et des pharmaciens inscrits au fichier professionnel de la Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales, nous pouvons mesurer l'effet de la centralité sur l'implantation du corps médical dans la ville. La concentration la plus forte dans le centre-ville est celle des médecins spécialistes (cf. CARTE 5.04 p.228), peu ou pas présents en dehors à l'exception des quartiers sud, en raison de l'installation récente d'une clinique. L'ensemble de la périphérie est donc concernée par ce déficit de médecins spécialistes et la situation des ZUS n'est pas particulière.



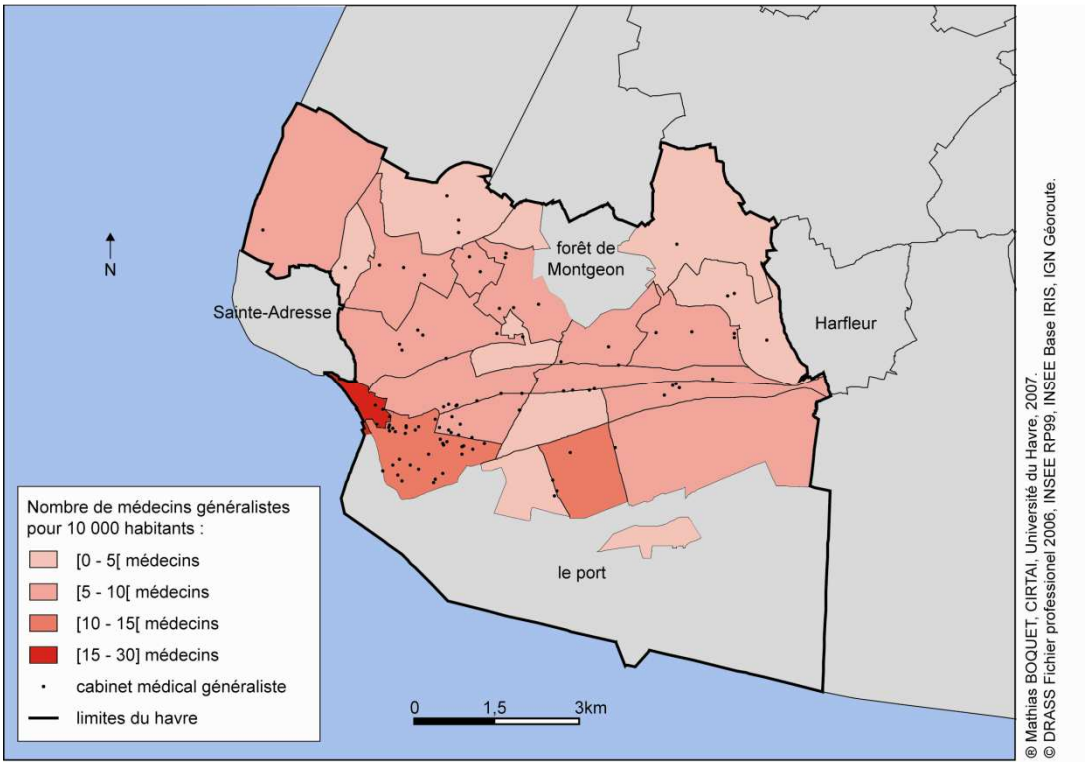
CARTE 5.04 : Les médecins spécialistes au Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source :DRASS Fichier Professionnel 2006, INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000, IGN Géoroute®

La répartition des médecins généralistes et des pharmaciens est plus révélatrice du délaissement des banlieues par les professionnels de santé au profit d'autres quartiers moins difficiles. S'ils sont encore assez polarisés par le centre-ville, leur distribution en périphérie est déséquilibrée. Les quartiers sensibles havrais, mais aussi ceux qui leurs ressemblent dans leur composition sociale (le quartier des Points-Cardinaux notamment) souffrent d'un déficit de médecins et de pharmaciens (cf. CARTES 5.05 p.229 et 5.06 p.231) lorsque nous établissons un rapport entre le nombre de professionnels de la santé présents et le nombre d'habitants dans chaque quartier. D'après le rapport de l'ONZUS de 2007, « *l'offre médicale et paramédicale dans les ZUS est en moyenne deux fois moins importante que celle de leurs agglomérations.* » (p.76). Dans un rapport de l'IGAS, D. LACAZE et C. PATRIS (2005) envisagent le risque d'une dégradation de la répartition du corps médical puisqu'une étude prospective du CREDES datant de 2001 souligne la diminution du nombre de médecins à partir de 2010. La baisse du nombre de professionnels toucherait en priorité les quartiers déjà moins bien lotis parce qu'ils sont moins attractifs. La réflexion engagée très récemment (en 2008) par le gouvernement pour

intervenir dans la localisation des médecins sur le territoire témoigne du risque encouru sur l'accessibilité à la santé en France, et notamment dans les quartiers sensibles. Certains professionnels (médecins et infirmiers entre autres) demeurent cependant en banlieue non sans attachement à ces quartiers (et éventuellement par l'expression d'un certain militantisme), lesquels les ont parfois vus grandir (PRIEUR / LE MONDE, 16 février 2008, dont le titre résume à lui seul l'essentiel de l'article : « *En Seine-Saint-Denis, vidée de ses médecins, " soigner prend tout son sens " pour le docteur MIRGHANE*»). Mais ces quelques cas font figure d'exception, et l'environnement d'insécurité propre aux quartiers sensibles n'attire pas la majorité des jeunes diplômés de médecine. Le renouvellement des médecins en place n'est donc pas assuré à moyen terme.



CARTE 5.05 : Les médecins généralistes au Havre

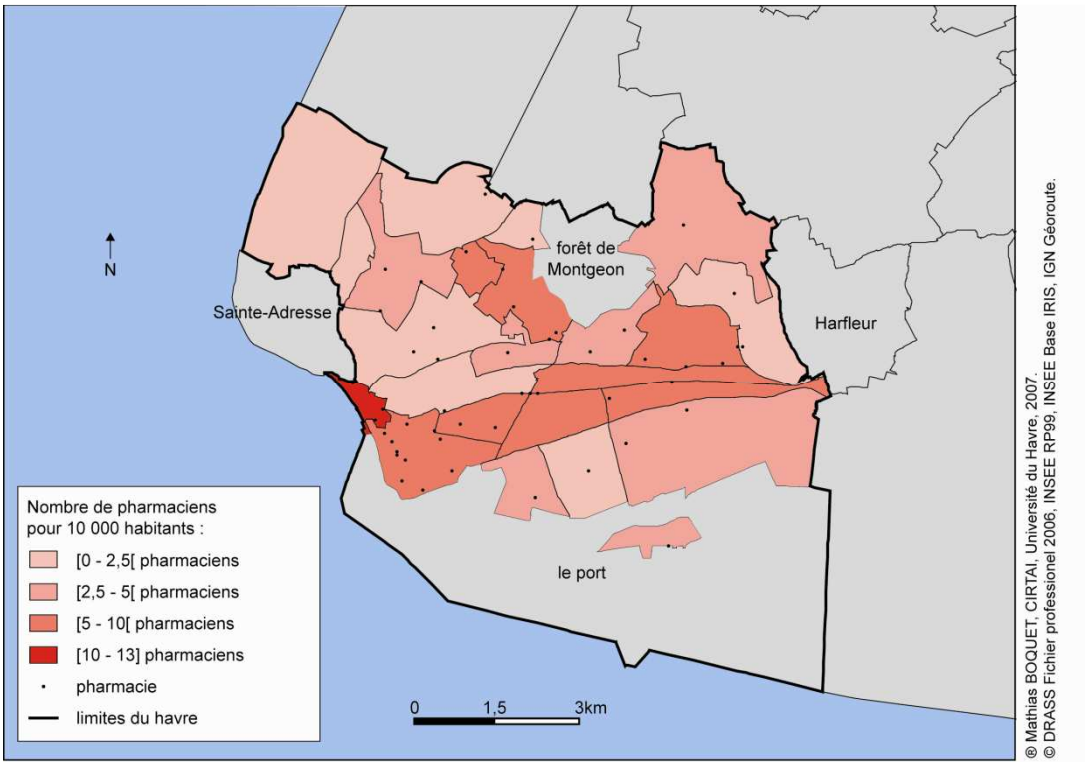
Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source :DRASS Fichier Professionnel 2006, INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000, IGN Géoroute®

Cette situation d'inégalité face à la proximité des professionnels de santé est d'autant plus inquiétante que l'état de santé des habitants des ZUS semble être moins bon que celui des autres. Cette observation apparaît dans les perceptions qu'ont les habitants de propre état de santé (ONZUS, 2006), mais aussi dans le fait que ces-derniers cumulent un

facteur risque plus élevé lié à leurs caractéristiques socio-économiques (chômage, étrangers, pauvreté et précarité) ainsi que le rappelle le rapport de l'IGAS (LACAZE, PATRIS, 2005). Ce même rapport établit également que pour les populations résidant dans les ZUS le recours à la médecine de ville n'est pas systématique et l'usage des services hospitaliers d'urgence est répandu notamment pour des consultations qui relèveraient du cadre traditionnel. Les délais d'attente plus courts et la prise en charge globale des patients contribuent à rendre fréquent ce type de comportement qui, malheureusement, engorge les hôpitaux. Cependant, cette pratique démontre l'aptitude de ces habitants à accéder aux soins sous d'autres formes qui leur conviennent mieux et illustre leur capacité d'adaptation, trop souvent négligée. La présence de centres médico-sociaux dans les quartiers participent aussi à rendre plus facile l'accès à l'offre de santé et témoigne par ailleurs de la nécessité d'accompagnement spécifique de ce public vers les professionnels de santé. La conclusion de D. LACAZE et C. PATRIS (2005) est donc que l'offre de soin existe dans les ZUS même si elle n'est pas pleinement satisfaisante. L'intervention vers ces quartiers ne doit donc pas consister en une augmentation générale de l'offre de services de santé (même si certains quartiers en ont vraiment besoin), mais plutôt être orientée sur un suivi ou une médiation entre le public des ZUS et les professionnels.

Le réseau Caucriauville-Santé au Havre va également dans ce sens (ACT consultants, 2005). S'il a été évoqué l'idée de créer une maison de la santé afin de mutualiser les moyens et d'apporter une amélioration de la sécurité des professionnels du quartier, les travaux de ce groupe (réunissant des professionnels libéraux, la PMI, la caserne des pompiers de Caucriauville, le centre social et la CPAM) se sont davantage portés sur l'accompagnement des habitants, notamment par l'organisation d'une permanence et l'organisation de temps-forts de prévention. La politique de la ville, par l'entremise des Ateliers Santé Ville (LEBAS, 2002), s'implique aussi à ce niveau dans la lutte contre l'exclusion en matière de santé, avec le risque cependant de produire un dispositif de plus, vidé de tout contenu.



CARTE 5.06 : les pharmaciens au Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source :DRASS Fichier Professionnel 2006, INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000, IGN Géoroute®

L'exemple de la localisation des professionnels de santé témoigne des inégalités spatiales susceptibles de rendre inaccessibles les services de santé aux habitants des ZUS. Cette situation disqualifie bien sûr les quartiers les moins bien pourvus en médecins et en pharmaciens puisque leur absence constitue un facteur dépréciatif. La proximité des professionnels, notamment dans un secteur comme la santé, est considérée comme un gage de qualité pour les quartiers. Cependant, l'inégale répartition de ces professionnels ne pose réellement problème que si la mobilité des habitants des banlieues ne leur permet pas d'aller rechercher ces services là où ils sont en plus grand nombre. La centralité exacerbée des spécialistes au Havre n'est donc pas si néfaste, puisque les havrais, ainsi que l'ensemble des résidents de l'agglomération et au delà, peuvent éventuellement se rendre en centre-ville pour une consultation occasionnelle. Par contre, pour une fréquentation plus régulière, comme celle d'un médecin généraliste, la proximité devient une nécessité. Il existe bien une relation entre l'offre de service et le couple distance/proximité, la qualité du service déterminant le point d'équilibre au delà duquel il apparaît comme loin. Mais si nous partons du principe que la capacité de mobilité des habitants des banlieues est

inférieure à celle des autres citadins, la position équilibrée entre loin et proche doit être aussi adaptée à leur mobilité spécifique. Une réponse conventionnelle consisterait alors à proposer une amélioration significative de l'offre de santé dans les ZUS afin de résorber les inégalités spatiales et ainsi permettre de nouveau l'accès de ces services au public résidant en banlieue.

La réponse préconisée dans les récents rapports (notamment LACAZE et PATRIS, 2005) n'entre pas dans ce cas de figure. Bien qu'à ses prémices, elle consiste à compenser un problème de déficit de l'offre locale par un meilleur guidage du public des ZUS vers les structures de soins classiques (médecine de ville…). La tentation d'une surenchère de l'offre par la mise en place de services adaptés semble avoir été éludée au profit d'une réinsertion des patients dans un parcours traditionnel d'accès aux soins, permis par un meilleur accompagnement. Cette procédure est intéressante puisqu'elle présente l'avantage d'être en partie déterritorialisée et, comme nous le verrons, n'entre pas dans un processus d'enclavement des banlieues mais s'inscrit au contraire dans un mouvement d'ouverture. Elle est toutefois originale dans le climat actuel qui vise au contraire à un rapprochement généralisé des services publics dans les ZUS et, d'une manière générale, dans les espaces en crise.

5.2 Se rapprocher des usagers et occuper le terrain : la stratégie de la proximité des services publics dans les ZUS

L'abandon des banlieues par une part non négligeable des acteurs privés transformerait ces quartiers en espaces de désolation si d'autres acteurs ne venaient s'y substituer. Les orientations stratégiques actuelles de nombreux services publics[65] vont dans ce sens, l'objectif de proximité accompagnant celui de rentabilité, du moins pour certains territoires. Les banlieues seraient alors la cible privilégiée d'une politique de discrimination positive, encourageant l'implantation de structures d'accueil du public sur ces quartiers. Un agent de la ville du Havre (ENTRETIEN I3) confirma cette évolution des services publics vers le renforcement d'une proximité dans les ZUS afin de compenser l'absence de prestataires privés. Il s'agit dans son discours de réinvestir des quartiers livrés à eux-mêmes, de montrer la présence de l'Etat et des collectivités, d' « *occuper le terrain* ». Ces arguments, relevant presque d'une logique militaire, ont été avancés par ce responsable de la « politique de la ville » avant même de signaler le rôle positif de la proximité pour les habitants eux-mêmes, témoignant ainsi du caractère hautement symbolique de la place des services publics dans les quartiers en crise. Résorber le sentiment d'abandon des habitants apparaît alors tout aussi important qu'accroître leur accessibilité aux services publics. C'est pourtant à partir de cette amélioration de l'accessibilité que la logique du renforcement de l'offre de service public dans les ZUS trouve sa justification, en prenant encore une fois comme postulat que les résidents des quartiers de la politique de la ville sont peu mobiles.

5.2.1 Le développement d'une offre spécifique dans les ZUS

Avant d'analyser plus précisément les relations entre la proximité et l'accessibilité et de questionner la pertinence de la généralisation de ce processus de rapprochement à tous les services publics, un bilan de l'offre de services en ville apporte certains enseignements. Cependant sa mesure comme son étude plus qualitative ne sont pas choses aisées. Premièrement, la définition même de ce qui relève des « services publics » est délicate : trop restrictive, elle élimine tout un ensemble de structures (éventuellement

[65] Nous n'optons pas pour une définition trop juridique des services publics, qui nous semble trop limitative, mais plutôt pour une définition large où ils peuvent être d'Etat ou d'émanation locale (collectivité territoriale, associations) mais résolument tournés vers l'apport d'un service non-marchand ou d'utilité publique.

sportives ou culturelles) qui apportent un plus aux habitants concernés et se conclut par un lissage de l'offre dans les quartiers autour de quelques grandes fonctions administratives communes à un trop grand nombre d'entre eux ; trop lâche, elle se noie dans un corpus de structures trop décousues et parfois difficiles à recenser de façon homogène pour tous les quartiers. Nous avons opté pour une position intermédiaire mettant malheureusement de côté certaines associations dont les missions sont cependant proches de celles d'un service public notamment dans l'aide et l'accompagnement des personnes (jeunes, immigrés, chômeurs…) au cours de leurs démarches. De même, nous avons rencontré un problème similaire lorsque nous nous sommes demandé s'il fallait raisonner en termes de lieux (un local dédié à un ou plusieurs services) ou en termes de services présents (services constants, permanences occasionnelles). Nous avons ici choisi la première option qui, si elle n'est certainement pas la meilleure, reste la plus simple à mesurer et correspond à cette idée de la visibilité des services publics dans les banlieues, jugée nécessaire par la plupart des acteurs institutionnels interrogés.

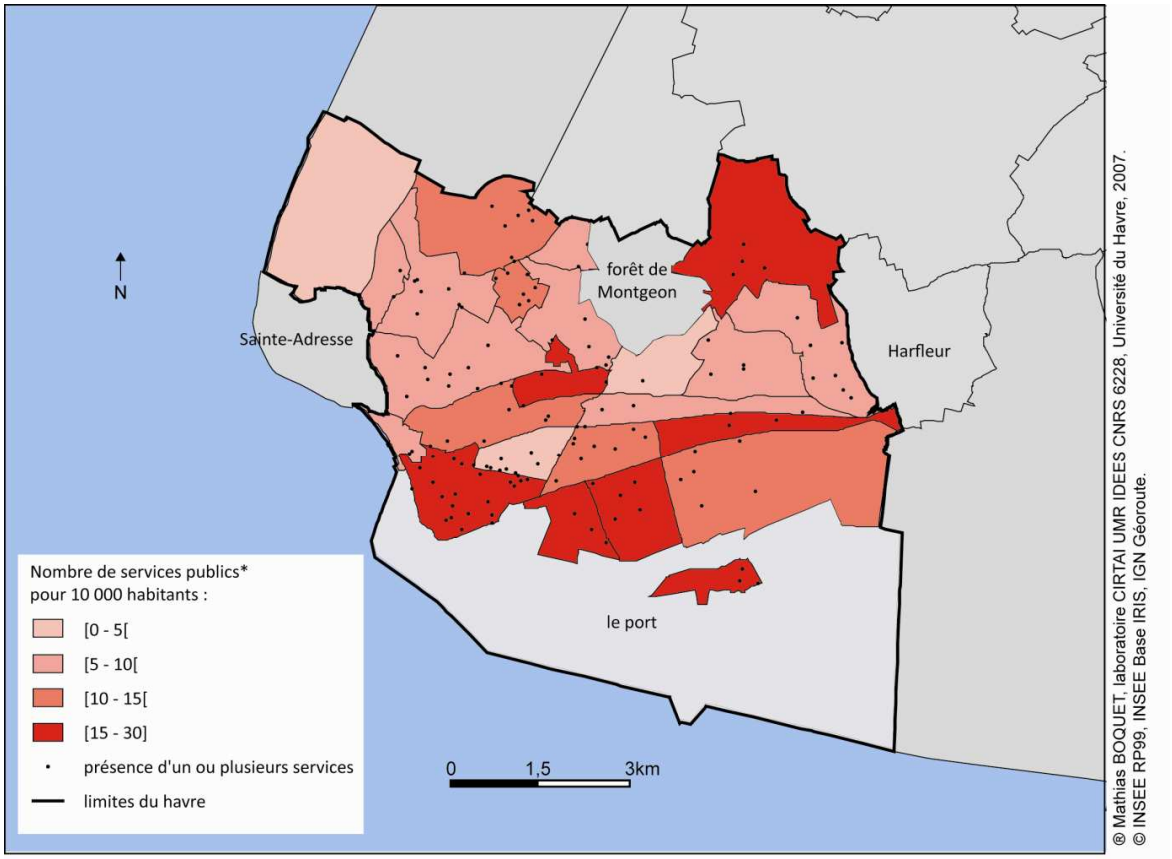
Nous avons constitué une base de données recensant un certain nombre de services et équipements (cf. TABLEAU 5.2 p.234) suffisamment variés (publics ou privés, marchand ou non-marchand, d'usage local ou à l'échelle de l'agglomération) pour constituer un panel représentatif des besoins et usages des habitants, à la condition toutefois qu'elle soit exhaustive pour chaque type de services ou d'équipements sélectionné. Une fois géocodée, cette base nous a permis de mettre en évidence la répartition des services et équipements à l'échelle de la ville du Havre.

MAIRIE/MAIRIE ANNEXE	*MAISON DE L'ENFANCE*	*Source : sites internet de la Ville du Havre et de La Poste (2007)*
MAISON DE QUARTIER	*SAM*	
SOUS-PREFECTURE	*CENTRE INFORMATION ORIENTATION*	
CENTRE DES IMPOTS	*PÔLE ASSOCIATIF*	
CAISSE PRIMAIRE ASSURANCE MALADIE	*BAILLEUR*	
ANPE	*BIBLIOTHEQUE*	
CAF	*SCENE/CINEMA*	
CCAS	*MUSEE*	
MAISON JUSTICE ET DROIT	*GYMNASE*	
ASSEDIC	*PISCINE*	
CLINIQUE/HOPÎTAL	*AUTRE EQUIPEMENT SPORTIF*	
CENTRE MEDICO SOCIAL	*POLICE*	
AIDE SOCIALE A L'ENFANCE	*BUREAU DE POSTE*	
ACCUEIL INFORMATION JEUNESSE	*MARCHÉ*	

TABLEAU 5.02 : Les services et équipements recensés

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Malgré un rapport entre le nombre de services (l'offre) et le nombre d'habitants (la demande) parfois moyen, surtout pour le quartier de Caucriauville, les ZUS du Havre ne souffrent pas particulièrement d'une carence en offre de services publics et d'équipements, contrairement à de nombreuses idées préconçues sur ces quartiers (cf. CARTE 5.07 p.235). Leur situation est presque meilleure que celle des espaces environnants. Le centre-ville concentre naturellement la majorité des services publics, notamment ceux au rayonnement plus vaste. Cependant, les quartiers sensibles sont parmi les quartiers les mieux couverts par les services publics en général, même si leur taille, exprimée en nombre d'habitants, tend à relativiser l'offre dans ces quartiers. Ainsi, la situation des ZUS au regard de l'offre de services publics est plutôt positive, ce qui tend à confirmer l'idée de l'investissement de ces quartiers par plusieurs institutions afin d'assurer un rééquilibrage nécessaire lié au départ de nombreux commerces de proximité et à l'absence d'entreprises.



*notion de "services publics" qui regroupe des services administratifs (mairies annexes, ANPE, CAF), des services marchands (bureaux de poste), des équipements (gymnases) accueillant du public et référencés par les sites Internet de la Ville du Havre ou de la Poste.

CARTE 5.07 : Les services publics au Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000, IGN Géoroute®

La qualité des services implantés dans ces quartiers est bien plus révélatrice et montre les travers de cette stratégie. En effet, les services et équipements des ZUS, ou à proximité, ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux des autres quartiers. Ainsi, si nous retrouvons quelques incontournables tels que les équipements sportifs ou les mairies annexes / maisons de quartiers, présents de manière homogène dans l'ensemble des quartiers, et que nous mettons de côté les équipements et services culturels se concentrant exclusivement au centre-ville (mis à part la bonne couverture des bibliothèques, accompagnées du réseau itinérant Bibliobus), nous nous apercevons que certains services apparaissent principalement dans les quartiers sensibles. C'est le cas des antennes CAF, ANPE et CPAM qui ne se trouvent que dans les quartiers du Mont-Gaillard, de Caucriauville, et de l'Eure.

La plupart de ces implantations sont récentes et s'intègrent parfois aux projets de la politique de la ville entrepris par les collectivités territoriales (la ville du Havre en tête) et l'État. Les opérations de démolition de nombreuses tours et barres d'immeubles ont permis de dégager des opportunités foncières coïncidant avec la stratégie de redéploiement des services publics dans une configuration de proximité. Mais ces choix d'implantation ont été bien plus déterminés par les publics de ces quartiers que par une conjoncture patrimoniale. S'adressant principalement à des usagers en situation socio-économique précaire, la stratégie des administrations est de se rapprocher de ce public en s'implantant dans les quartiers où se concentrent ces populations, ainsi que nous le révèle plusieurs acteurs institutionnels enquêtés (ENTRETIENS AI2, I4). C'est, par exemple, le cas de la CAF qui vient d'ouvrir une antenne dans le quartier de Caucriauville, comme elle en avait déjà ouvert au Mont-Gaillard ou dans des communes rurales où des besoins semblaient émaner (ENTRETIEN AI2), ou encore celui de la Maison de la Justice et du Droit de Caucriauville dont la philosophie propre à sa création est justement le rapprochement spatial d'un public que l'écart avec l'institution justifie.

Si quelques services administratifs sont particulièrement bien implantés dans les banlieues, l'absence des autres est souvent compensée par l'organisation d'une permanence régulière dans la maison de quartier ou dans une autre structure municipale, à l'instar de la Maison de la Justice et du Droit de Caucriauville qui tient une permanence une matinée par semaine à la Maison de Quartier du Mont-Gaillard. Cette présence plus

informelle des services est moins développée dans les autres quartiers. Les quartiers sensibles sont donc, au Havre, particulièrement bien couverts par les services administratifs ou sociaux, et répondent assez bien aux besoins des habitants en la matière. Les services répondant aux thématiques de l'insertion et des difficultés économiques et sociales sont alors surreprésentés dans les ZUS, amplifiant s'il n'en faut la distinction de ces quartiers vis à vis d'autres plus « normaux ». Entre la réponse à un besoin plus important qu'ailleurs et le risque de stigmatiser davantage les quartiers sensibles, la problématique de la territorialisation des services publics doit être étudiée.

5.2.2 Le choix de la proximité

De nombreux services publics misent donc sur une stratégie de proximité dans les ZUS alors que, dans le même temps, ils accélèrent un processus de modernisation qui vise à rationaliser et à gérer ces services comme des entreprises. Y. SIBLOT (2007) souligne cette dualité qu'elle explique par le souhait des institutions d'intervenir dans les quartiers sensibles comme des « travailleurs sociaux » plutôt que comme des agents de service public. Il existerait alors une stratégie commune aux différents établissements, encouragée par l'institution, d'opérer une différenciation entre les publics et de traiter « à part » celui des ZUS. B. ALLEN (2001) affirme que « *le renforcement des services de proximité devient une injonction pour toutes les organisations qui participent au fonctionnement de ces quartiers* » (p.192), injonction qui prend sa place dans le premier des trois discours qu'elle relève dans la politique des services publics et notamment des bailleurs sociaux : « *discours social/politique de la Ville* », « *discours marketing/client* », et « *discours entreprise/performance* » (p.186). Le rapprochement 'physique' entre le service et l'usager, en opposition au processus actuel de rationalisation, s'inscrit bel et bien dans une dynamique sociale, spécifique au ZUS.

Cette stratégie n'est pas neuve : « *vers le début des années quatre-vingt et durant une période qui va s'échelonner sur 10-15 ans, les organismes de logements sociaux vont être les premiers à s'installer en quelque sorte massivement au sein des quartiers d'habitat social afin de mettre en œuvre une gestion dont les appellations varieront (proximité, adaptée, rapprochée)* » (ALLEN, 2001). Mais sa généralisation à tout un ensemble de structures (CAF, ANPE…) est plus récente puisqu'elle apparaît au milieu des années 90. Comme nous le relevions dans le cas havrais, *« l'accent est mis sur l'importance de*

développer des formes d'organisation particulière et des 'plates-formes' réunissant dans un même lieu, au sein de 'quartiers', des permanences de différents services publics (poste, mairie, ANPE, CAF,…) et sociaux (publics ou associatifs) » (SIBLOT, 2007) que l'on appelle communément maisons de services publics. Pourtant, l'adaptation des services n'est pas toujours l'émanation d'une demande des habitants qui, au contraire, préféreraient souvent s'inscrire dans une démarche plus normale, comme le précise Y. SIBLOT (2007) à propos de La Poste : « *du côté des habitants, si la poste est appréciée, c'est parce qu'il s'agit d'un service généraliste, où l'on peut se rendre comme tout le monde, et précisément, pas un service social.* »

La proximité trouve donc d'abord son sens dans le rapprochement du service de l'usager et, comme nous le mentionnions précédemment, du maintien d'une activité institutionnelle dans les ZUS, signifiant ainsi aux habitants que leur quartier n'était pas délaissé. Mais pour l'institution, et notamment pour les bailleurs, la proximité est aussi « *une condition pour mieux connaître les situations locales et adapter les pratiques de gestion à ces spécificités* » (ALLEN, 2001). Au cours d'un entretien (ENTRETIEN I2), une manager de territoire de la Ville du Havre décrivit de manière similaire son rôle : au cœur du quartier et à l'écoute des habitants, elle avait pour mission de recueillir les avis des habitants sur les politiques mises en œuvre et surtout leurs attentes en termes d'action municipale. La présence des services au sein des quartiers sensibles a donc aussi pour vocation d'amplifier les échanges entre l'institution et ses usagers dans un souci d'adaptation à un public en difficulté sociale. Cette « adaptation » implique alors nécessairement des différences dans l'offre de service, où la proximité n'est plus un simple rapprochement vers le public des ZUS. Elle peut alors prendre deux formes distinctes : celle d'un service adapté finalement stigmatisant pour le public visé (SIBLOT, 2002 et 2007) ; ou celle d'un « *à côté* », proposant des prestations moindres, « *qui a paradoxalement conduit les habitants à un sentiment d'accroissement de la distance et de l'inaccessibilité* (*du bailleur*) » (ALLEN, 2001, p.188). Nous pouvons d'ores et déjà nous interroger sur le caractère stigmatisant d'une telle politique qui, à partir du postulat de faible mobilité des habitants des banlieues, construit une stratégie de proximité dans certains services publics qui renvoie sans cesse les populations à leurs difficultés initiales et marque durablement les quartiers ainsi desservis.

5.2.3 Points de vue d'acteurs sur les services publics dans les quartiers

Comme le laisse supposer l'*adaptabilité* des services dans les quartiers, la présence renforcée des services publics ne garantit pas nécessairement un accès égal aux prestations. Des différences de traitement entre services « centraux » et services de proximité peuvent exister notamment dans l'accueil réservé aux usagers ou dans l'offre de prestations proposées, au bénéfice ou non du public des ZUS. Une première analyse sur les horaires d'ouvertures de chaque type de service montre qu'il n'existe pas de réelle différence. La variation entre les structures en centre-ville et celles en périphérie n'excède pas une heure par semaine sur la majorité des services dont les horaires ont été recueillis (les bibliothèques entre autres). Le différentiel le plus fort existe entre les permanences tenues régulièrement mais sur une durée courte et les annexes ou les agences délocalisées en périphérie où les amplitudes horaires d'ouverture sont comparables à celle du siège. Cependant, avec l'essor de l'implantation de services sous cette seconde forme dans les banlieues, la situation de l'accès aux services dans les ZUS s'améliore constamment, alors que d'autres quartiers n'ont pas cette chance.

D'après le témoignage de plusieurs acteurs responsables de structures d'accueil (manager de territoire de la ville, directeur d'ANPE, président de la CAF) ou responsables d'associations, les démarches et les procédures sont similaires à celles du centre-ville et l'attente est beaucoup moins longue. A première vue, les services publics implantés dans les quartiers sensibles semblent être une copie-conforme des services centraux, mais à une échelle plus réduite. Pour le directeur de l'ANPE de Mont-Gaillard (ENTRETIEN I4), la petite taille et la proximité de ces structures apportent même un apaisement des tensions entre l'usager et l'agent. Les conditions de travail ne seraient donc pas mauvaises pour les agents, malgré l'image de quartiers difficiles qui colle aux banlieues et qui est rappelée dans presque tous les entretiens. Aucun des responsables interrogés n'a souligné de grave problème. Comme l'explique une manager de territoire (ENTRETIEN I2), il faut être ouvert et discuter franchement avec les jeunes pour expliquer le travail des agents (et leurs limites) mais peu de problèmes sont rencontrés au quotidien. La qualité des services dans les quartiers paraît donc ne pas être remise en cause, l'accueil et le traitement des dossiers sont comparables aux services publics situés en dehors des ZUS, l'aspect impersonnel des

relations « agents / usagers » en moins. C'est d'ailleurs sur cette forme de relation entre l'agent et l'usager que les services communiquent pour justifier l'intérêt de cette démarche.

Ce discours positif sur les services de proximité n'a pas été directement contesté par les associations. Cependant, d'autres problèmes ont été mentionnés au cours des entretiens. Enoncés plus explicitement au cours de l'ENTRETIEN AI1, ces différences de traitement ont été admises par la plupart des acteurs associatifs interrogés. Ainsi, selon cet acteur, être muté dans un quartier sensible a pu être interprété par des agents comme une « *sanction* », une « *non-reconnaissance de l'agent* ». Il précisa que cela avait été vrai pour des conducteurs de bus placés sur la ligne de bus de Caucriauville, même si « *ce n'est plus le cas maintenant* ». Certains d'entre eux adoptaient parfois un comportement peu respectueux pour leurs passagers (chauffeurs qui fument l'hiver dans le bus au terminus et qui ouvrent toutes les fenêtres pour aérer avant de reprendre leur parcours, conduite et freinage brusques). Cet acteur évoqua donc le rôle de l'agent dans les processus discriminatoires, lorsqu'il se trouve en contact avec un public qu'il n'a pas choisi et qu'il vit cela comme une sanction de la part de sa hiérarchie. Ces « *agents-réfractaires* » deviennent alors des « *agents-hérissons* » pour reprendre les expressions d'A. MADEC (2000) dans son étude sur la CAF du Havre, et sont alors agressifs ou peu respectueux avec les usagers. Il semblerait cependant qu'une évolution se profile au sein des administrations et entreprises de service public à propos de la localisation des agents. B. ALLEN (2001) nous explique que « *la proximité des agents avec le terrain n'est plus le signe d'un emploi dévalorisé et constitue souvent, au contraire, une condition de progression dans l'organisation* » (p.182). Cependant, Y. SIBLOT (2002), dans son analyse d'un bureau de poste et des relations entre les agents et les usagers/clients, montre comment, lors d'une implantation en ZUS, un rapport de force alors favorable aux agents de l'institution se met en place. Le pouvoir acquis est alors utilisé différemment selon la position sociale de l'agent et, si certains sont particulièrement conciliants avec les usagers, d'autres au contraire se montrent intransigeants, procéduriers et parfois même impolis. Y. SIBLOT explique notamment que la relation « agents / usagers » aurait été tout autre dans un quartier aux caractéristiques sociales plus élevées. La généralisation et la densification de ce type de service de proximité pourraient donc avoir pour conséquence d'opposer encore plus systématiquement des agents inconvenants vis à vis du public des quartiers sensibles.

Le même acteur havrais, cité précédemment (ENTRETIEN AI1), expliqua également que « *les gens qui vivent dans les zones urbaines aisées ne supporterais pas 1/10ème des incivilités que l'administration publique fait subir aux gens des quartiers sensibles.*» Il nous énuméra alors plusieurs cas de ce qu'il considère comme des « incivilités » dont voici deux exemples assez significatifs :

- « *dans les écoles, t'as deux écoles en panne de chauffage. T'as Saint-Roch* [en centre-ville] *et t'as le Pré-Fleury* [à Caucriauville]. *Allez, laquelle est réparée le premier ? Là* [Saint-Roch] *t'as 200 gamins, là haut t'en as 450. On va d'abord réparer celle-ci* [Saint-Roch]. »
- « *la neige, on désensable. On va d'abord désensabler la rue Joseph Morlon* (une petite rue en centre-ville)*, ça m'a fait halluciné, où y'a 15 bagnoles qui passent par jour, ou on va désensabler l'avenue du 8 mai ? On va faire Joseph Morlon. On peut tous venir à pied, pour ceux qui restent en centre-ville. A Caucriauville, non.* »

Dans ces deux cas, la discrimination n'a pas tant été une différence de traitement entre deux quartiers vis à vis d'un problème similaire mais la gestion de la priorité qui ne tient pas la route face à une logique objectivée selon des critères de satisfaction du plus grand nombre. Ces exemples caricaturaux nous renseignent aussi sur deux choses. Tout d'abord, que ces faits soient avérés ou faux, les habitants et les acteurs de terrain ont le sentiment que leurs quartiers passent systématiquement au second plan des politiques publiques, qu'ils ne sont pas prioritaires. Les habitants des ZUS estiment alors être des habitants de seconde zone, ce qui pousse certains d'entre eux à avoir un regard très critique sur ce qui est entrepris dans leur quartier. Ensuite, l'absence de réaction et de mobilisation des habitants des banlieues conduit les pouvoirs publics à satisfaire en premier lieu les habitants d'autres quartiers, beaucoup plus organisés et revendicatifs. Pour certains, la tension accumulée face à ces incivilités s'évacue alors autrement, notamment par des insultes ou par la violence envers les agents des services publics (« *caillassage de bus* »). D'autres habitants, au contraire, ne perçoivent pas ces incivilités de la même manière et semblent les accepter (ou s'y résigner ?).

Globalement, il est difficile d'affirmer que les services publics opèrent des différences de traitement flagrantes et discriminantes envers les habitants des ZUS. Cependant, le discours critique des acteurs sociaux vis à vis des services publics dans les quartiers et surtout sur leurs interventions dans les quartiers dévoile l'existence d'une

tension résiduelle liée au déclassement des habitants des ZUS et au déficit d'image de leurs quartiers. Les pouvoirs publics cherchent à casser cette image de quartier abandonné en y implantant davantage de services de proximité, au risque d'être peut-être trop présents. Si comme le soulignent plusieurs acteurs institutionnels, cette démarche offre des avantages incontestés (une réduction de la tension entre agents et usagers, des temps d'attente et des temps de déplacement surtout pour les habitants tributaires des transports en commun ; une adaptation au public et à ses besoins ; mais aussi une présence des pouvoirs publics dans des territoires considérés comme délaissés) elle a un caractère stigmatisant non négligeable. Mais surtout, il semble qu'aucun acteur ne se soit interrogé sur les implications de la multiplication des services publics dans les quartiers sensibles vis-à-vis de la mobilité des habitants, alors même que le risque d'enfermement résidentiel existe.

5.3 Les banlieues : entre assignation et enclavement

Les services publics à travers leur implantation et le découpage de leur aire d'influence jouent un rôle majeur dans la formation des territoires parce qu'ils entrent naturellement en relation avec l'espace vécu des habitants. La proximité des services dans les ZUS va alors avoir deux répercussions importantes. D'abord, par la mise en place de services adaptés, elle va induire un fractionnement des publics sur la base de critères géographiques, qui masque en réalité une division sociale et culturelle. Plutôt que *rassembler*, les services publics par leur organisation aurait plutôt tendance à accroître les fragmentations socio-spatiales. Ensuite, cette proximité va agir directement sur les mobilités des habitants, en les assignant indirectement à résidence dans leurs quartiers dont on déplore, dans le même temps, la mauvaise intégration dans la ville. Pour comprendre les phénomènes d'enclavement en œuvre dans les banlieues, nous ne devons pas alors nous limiter au seul rôle des services publics, qui s'intègre dans un processus beaucoup plus général qui fait interagir une multitude de facteurs.

5.3.1 Quand la gestion territoriale des services publics fragmente l'espace urbain

L'émergence de services spécifiques dans les quartiers sensibles participe à une segmentation des publics selon des critères territoriaux, mais aussi sociaux pour au moins deux raisons. La première est que l'espace urbain est justement divisé socialement. Toute intervention territorialisée peut donc, dans une certaine mesure, entrer en adéquation avec une réalité sociale. Agir sur les territoires est d'ailleurs une technique se situant au fondement de la « politique de la ville » et permettant d'atteindre certains publics spécifiques. La seconde raison s'établit autour du principe qu'un territoire, qu'elle qu'ait été sa construction, n'est jamais complètement homogène socialement. Dans le cas de nombreuses institutions, l'usage de l'antenne du quartier ne revêt pas alors un caractère obligatoire mais est plutôt conseillé. Ce système laisse ainsi une échappatoire à ceux qui ne souhaitent pas, pour diverses raisons, se rendre dans l'établissement de proximité mais préfèrent aller directement au siège de l'institution ou dans une autre agence. Les individus les moins captifs des services de proximité et qui, de surcroît, ne se reconnaissent pas dans les usagers ou clients des services adaptés, peuvent alors en toute logique éviter l'antenne du quartier. Ce système permet également de se prémunir contre toute accusation de

ghettoïsation, le choix de l'agence étant laissé à la discrétion de chaque usager. Cependant, il peut aussi exister dans les relations « agents / usagers » des pressions poussant certains usagers, dont le profil cadre mal avec le public d'une agence ou du siège, à fréquenter plutôt l'agence de leur quartier.

La présentation de l'agence du Mont-Gaillard sur le site internet de la Caisse d'Allocation Familiale du Havre illustre cette segmentation des publics, à priori fortuite dans le cas présent. Dans cette annonce (cf. ENCADRÉ 5.1 p.244), l'antenne du Mont-Gaillard est désignée comme l'espace d'accueil de référence pour les habitants de plusieurs quartiers du plateau (ouest). Sans même s'interroger sur la non-nomination des habitants des communes proches (Octeville, Sainte-Adresse) à fréquenter cette antenne, il est troublant que Sanvic, un quartier résidentiel habité majoritairement par les classes moyennes et supérieures, ne figure pas non plus dans cette liste. Il est pourtant plus proche de cette agence que du siège social de la CAF qui se trouve en centre-ville du Havre, à proximité de la gare, et il correspondrait surtout à un découpage logique de la ville en quatre parts correspondant aux trois annexes et au siège[66]. La proximité du service est pourtant l'objectif de ces annexes déconcentrées, auxquelles personne n'est véritablement assigné, puisque l'intégralité des dossiers dépend d'abord du centre.

ACCUEIL DU MONT-GAILLARD

Vous demeurez dans les quartiers :

Mont-Gaillard, Dollemard, Points Cardinaux, Bois de Bléville, Mare aux Clercs, Bléville, Mare-Rouge

Vous êtes accueillis par deux experts conseils [...]

Nous nous efforçons de vous faire attendre moins de trente minutes avant de vous recevoir à un guichet.

Vous avez une relation personnalisée avec l'agent qui vous accueille.

Une borne interactive est à votre disposition, ainsi que les services du Point Info Familles.

ENCADRÉ 5.1 : Présentation de l'agence CAF du Mont-Gaillard

Source : site internet de la CAF (http://www.caf.fr/wps/portal/votrecaf/763) / consulté le 23/07/2008

[66] Dans le cas des autres agences de proximité, les quartiers mentionnés sont également les quartiers sensibles accompagnés parfois d'un autre quartier voisin (le quartier d'Aplemont avec Caucriauville, alors que ni Rouelles, ni Sainte Cécile semblent être concernés par exemple).

Interrogé à ce sujet, le président de la CAF du Havre (ENTRETIEN AI2) a précisé qu'il s'agissait juste d'un message d'information à destination du public qui ne revêtait strictement aucun caractère obligatoire, et ce dans les deux sens. Les habitants de Sanvic peuvent se rendre à l'agence du Mont-Gaillard au même titre que ceux du Mont-Gaillard ont la possibilité d'aller au siège s'ils le désirent. Pourtant, dans ce message indicatif, un choix a été fait et l'on peut s'interroger sur les critères retenus pour faire ou ne pas faire apparaître tel ou tel quartier. Mais surtout, cette invitation aura bien évidemment des répercussions sur la fréquentation de l'agence par certains usagers mentionnés alors que les autres ne s'y rendront pas spontanément. La « *relation personnalisée* », mentionnée par l'annonce (cf. ENCADRÉ 5.1 p.244), évoque significativement que l'on a affaire à un service adapté et se veut attractive pour un public mal à l'aise dans sa relation avec l'institution.

De cette manière, la division des publics fonctionne et met en place une « *dualisation des services publics* », comme l'a montré Y. SIBLOT (2007), « *en distinguant les services rentables gérés suivant des normes managériales, de ceux destinés à des populations considérées comme 'en difficulté' et gérés suivant des objectifs de politiques sociales* ». Comment ne pas alors envisager le cloisonnement des publics par les services de proximité comme un effet recherché propre à optimiser le fonctionnement de chaque service ou à satisfaire les désirs d'une part des usagers. Une de nos hypothèses est que la proximité dans les services publics rapproche les services des usagers en situation d'exclusion sociale autant qu'elle éloigne ce public spécifique de ceux jugés *normaux*. Dans nos rencontres enregistrées avec les acteurs institutionnels, cette approche ségrégative serait la conséquence impromptue d'une adaptation salutaire des services publics aux usagers résidant en ZUS, à l'instar de l'effet de tels services sur la mobilité des personnes qui lui est intimement lié. Aucune intentionnalité de dissociation des publics n'est mise en avant. Pourtant, lors de discussions informelles avec d'autres acteurs, occupant également des fonctions d'agents de services publics, cette intentionnalité est exprimée plus librement.

Un responsable du géomarketing à La Poste exprima clairement ce désir de séparer les publics chez certains de ces collègues, directeurs d'agences. Participant à la décision de fermer, maintenir ou faire évoluer les bureaux de poste dans les quartiers ou les communes,

cette personne recevait régulièrement des demandes de directeurs d'agence pour l'ouverture d'agences postales, proposant notamment des services bancaires, à l'intérieur même des ZUS. Exerçant eux-mêmes leur profession dans les quartiers voisins, ils exprimaient leurs inquiétudes et leurs difficultés à fidéliser une clientèle qui semblait fuir les situations de coprésence avec ce public provenant des quartiers sensibles. Ils estimaient que, si le même service ouvrait dans les ZUS voisines, les habitants de ces dernières n'auraient plus à venir dans leurs agences et qu'ils pourraient ainsi maintenir voire développer leur clientèle vers d'autres catégories sociales. Y. SIBLOT (2002) a également montré la difficulté dans les agences postales dont une partie de la clientèle vient d'une ZUS à atteindre « *les objectifs de productivité et commerciaux* » (p.84). Les clients de condition modeste ou en marge culturellement (analphabétisme, ne parlant pas français...) sont donc presque indésirables pour les directeurs d'agence souhaitant faire évoluer leur établissement sous une dynamique managériale et entrepreneuriale.

Cette situation, qui pourrait sous d'autres conditions être adaptée à d'autres services, illustre bien le désir latent d'une gestion ségrégative des usagers dans certains services publics, désir motivé par des prérogatives économiques, mais aussi par la satisfaction des attentes des publics différents. Et si la non-intentionnalité (certainement plus avouable) domine dans le discours de la plupart des responsables de ces services, cette gestion spécifique des habitants des ZUS participe à une fragmentation de l'espace urbain, en figeant une ségrégation spatiale existante mais surtout en reconnaissant institutionnellement la mise en place de stratégies d'évitement entre les catégories sociales. Alors que la plupart des hommes et femmes politiques déplorent publiquement le manque de cohésion sociale dans la ville, l'action engagée, notamment en matière d'accès aux services publics, encourage au cloisonnement. Et, de la même façon que certains commerces marquent socialement ou culturellement l'espace urbain où ils sont implantés, les services publics de proximité concourent à ces mêmes processus d'identification socio-spatiale.

M. KOKOREFF (1993), à propos de la gestion de ces quartiers vis-à-vis de leur environnement et dans sa perception par les habitants notait déjà « *que si ces populations semblent intérioriser leur situation de ségrégation sociale, celle-ci est aussi redoublée par cette institution qui participe à la constitution d'un espace social local.* » Il ne fait nul

doute que l'organisation territoriale des services publics coopère à l'émergence de cet « *espace social local* », territoire aussi enclavé qu'enclavant, puisqu'il fixe les mobilités des habitants dans l'espace circonscrit du quartier, mais aussi parce qu'il différencie et stigmatise ses résidents autant qu'il leur assure une protection (services et commerces adaptés) et un entre-soi recherché. Les banlieues seraient-elles alors à proprement parler des ghettos ?

5.3.2 Un enclavement organisé

Il est assez aisé de définir l'enclavement d'un lieu : espace peu accessible et manquant de connexion avec son environnement ou avec d'autres lieux que l'on souhaite atteindre. L'enclavement peut aussi s'exprimer à travers des facteurs plus sociaux ou psychologiques, où le lieu enclavé peut alors être un territoire empêtré dans une image stigmatisante qui le maintiendrait à l'écart des autres ou dans un retard de développement social constant. Dans les deux cas, il est finalement question d'une mobilité inachevée, difficile voire impossible, étudiée à travers le déplacement des hommes de ce lieu vers un autre et réciproquement, que ce soit au quotidien où dans une configuration de migration résidentielle. Il convient alors de s'intéresser à ces obstacles à la mobilité qui fixent les hommes dans un lieu. Et, avant d'approfondir la question des déplacements des résidents des banlieues (cf. CHAPITRE 6 et 7), qui fait apparaître certaines contraintes spécifiques (ressources économiques, âge...), il nous paraît nécessaire de nous interroger sur ce qui enferme les habitants dans leurs quartiers avant même que ces déplacements ne soient justement envisagés.

L'enclavement est trop souvent assimilé à une simple question d'inaccessibilité aux lieux et aux ressources, qui trouve sa solution dans un raccordement ou un rapprochement physique. Pourtant, déjà en 1993, M. KOKOREFF notait, à propos d'une cité de la ville d'Asnières, en région parisienne, que « *l'enclavement n'est pas essentiellement "physique" comme en témoigne l'importance des infrastructures en matière de voirie (A86, A15, boulevard intercommunal), la desserte en moyens de transport (Colombes SNCF, Gabriel Péri RATP, 8 lignes de bus), ainsi que la distribution des équipements de service (lycée, collèges, piscine, patinoire, MLC, les quartiers Nord comptant la moitié des installations sportives et deux des cinq crèches de la ville). L'enclavement semble être plus d'ordre économique, social et culturel, ce qui rend la notion de "quartier" elle-même*

problématique faute d'être en présence d'un véritable tissu urbain. L'analyse des réseaux de sociabilité et des pratiques culturelles, le constat d'un déficit de civilité et de citoyenneté, pourraient contribuer à mettre en relief ce cloisonnement qui caractérise bien des cités. » Il existerait donc une concomitance de facteurs qui justifierait ce constat d'enclavement, alors même qu'il n'est pas question d'une déficience de réseau ou d'un manque d'équipements au niveau du quartier. Il faut donc aller chercher plutôt du côté des habitants pour lesquels '*être enclavé*' signifie une juxtaposition entre leur *quartier* de résidence et leur espace de vie.

Les sociologues (DUBET, LAPEYRONNIE, 1992 / KOKOREFF, 1993 / LEPOUTRE, 1997 / RINAUDO, 1999 / AVENEL, 2004) ont souvent mis en évidence les phénomènes de replis identitaires des habitants des quartiers sensibles autour de critères sociaux et culturels, participant à l'élévation du quartier comme un espace de refuge. Le quartier devient alors un territoire d'entre-soi relativement protecteur face à un environnement plus âpre et agressif. Le fort attachement au quartier peut alors générer une réticence à la mobilité et favoriser des comportements sédentaires chez les populations les plus fragiles (chômeurs, étrangers...). Cependant, cette auto-fermeture n'est certainement pas le seul processus en œuvre, justifiant une situation d'enclavement. On pourrait dès lors imaginer qu'un autre processus encouragerait cette population à demeurer dans son quartier. Et si les habitants des banlieues étaient, dans une certaine mesure, assignés à résidence ?

L'organisation des services publics, si spécifique dans son approche du public des ZUS, pourrait jouer un rôle en ce sens. En effet, si les vertus de la proximité, en termes d'accessibilité des services publics aux usagers, sont communément admises par tous les acteurs rencontrés, tant institutionnels qu'associatifs, un second discours plus critique apparaît au détour de certains entretiens réalisés. Le syndrome du *tout-sur-place* est l'antithèse de cette stratégie de proximité. Le développement des services dans les ZUS apporte un gain en accessibilité certain mais, parallèlement, participe à la fermeture des quartiers sur eux-mêmes. Effectivement, pourquoi sortir d'un quartier si nous y trouvons tout ce dont nous avons besoin ?

Au cours de l'ENTRETIEN AI1, l'acteur rencontré lista tout ce qu'on peut trouver dans le quartier de Caucriauville (*C.*) sans pour autant l'appliquer strictement aux services publics actuellement implantés dans ce quartier :

« *C. fonctionne par îlots […]. C. a aussi cette spécificité que, dans ses îlots, il y a tout : originellement je parle. Maintenant ça a changé, malheureusement beaucoup de commerces ont fermé, beaucoup d'écoles ont fermé […]. On peut très bien à C., naître à C., être en préélémentaire à C., entrer à l'école élémentaire à C., être en secondaire à C. et on peut même faire des études supérieures à C. et on pouvait même travailler chez Lipton* (?) *en face et avoir une carrière tout à fait honorable entièrement à C. C. a ses dentistes, ses toiletteurs pour chiens, ses coiffeurs, ses ophtalmologistes, ses deux cabinets médicaux, son poste de police, son centre de pompiers. Il y a absolument tout. Il y a un énorme marché le samedi matin. On peut s'y habiller. Il n'y a plus mais il y avait dans les années 75-85, à C. sous les arcades, c'était un super lieu pour s'habiller, pour manger. Il y avait des magasins asiatiques, des magasins nord-africains. C'était une ville complètement […]. On a des mamans d'origine subsaharienne qui ne connaissent pas Le Havre […]. Mais en même temps quand on regarde pourquoi sortir de C. Hormis la mer, et la forêt, à côté le parc de Rouelles. Donc y'a pas d'intérêt intrinsèquement.* »

C'est bien en accompagnement d'un processus plus global que les services publics participent indirectement à la fermeture des quartiers sensibles comme l'ont très bien saisi les membres de l'association Trait d'Union rencontrés qui parlent alors de politique « *à double tranchant* » (ENTRETIEN A2) pour définir la logique de proximité. Les divers effets de ce syndrome du *tout-sur-place*, soulignés par les acteurs, sont la réduction des rencontres et des échanges avec les autres citadins, l'encouragement à l'entre-soi et la déconnection avec le monde extérieur au quartier. Le gain en qualité de vie se ferait alors au détriment de la relation entre le quartier et la ville. D'autres intervenants, notamment ceux en charge d'apporter ces services dans les quartiers, pensent que ces problèmes se situent à la marge et que l'apport pour les quartiers est majeur en termes d'accessibilité des services pour les habitants et d'investissement d'un espace public en abandon. S'ils conviennent qu'un tel risque de fragmentation existe, il le considère soit comme déjà efficient, soit comme quantité négligeable au regard de l'intérêt d'une amélioration de l'offre de services publics dans les quartiers.

La question des mobilités quotidiennes, secondaire pour les acteurs institutionnels, semble pourtant tenir à cœur aux acteurs associatifs qui insistent sur la nécessité d'espaces de rencontre entre les individus de milieux sociaux et de quartiers différents. Sceptiques sur les résultats de la politique de la ville en matière de mixité sociale, ils estiment qu'il est important de permettre aux habitants des quartiers sensibles d'être décloisonnés. La crainte de nombreux habitants des ZUS est aussi d'être enfermé dans le quartier, de ne plus pouvoir en sortir ; bien sûr socialement dans une trajectoire de vie, mais aussi physiquement au quotidien. Dans un article de presse, suite aux émeutes de novembre 2005, un jeune homme interrogé par un journaliste déclarait : « *On nous enferme !* » en faisant référence aux services publics présents dans son quartier. Mais, d'après plusieurs acteurs associatifs, la grande majorité des habitants n'a pas un tel regard critique et est au contraire satisfaite de ces services de proximité, qui simplifient leur quotidien.

L'exemple d'un fastfood ouvert dans le quartier du Mont-Gaillard témoigne tout de même de la sensibilité des habitants des ZUS vis-à-vis des processus qu'ils jugent ghettoïsant. Dans une logique de développement, Quick, enseigne de restauration rapide déjà présente en centre-ville du Havre, a décidé d'ouvrir un restaurant au Mont-Gaillard, à proximité du centre-commercial Auchan. Après plusieurs braquages, ce restaurant a fermé ses portes peu de temps après son ouverture. Huit ans après sa fermeture, plusieurs acteurs sociaux se sont fait l'écho de ce que représentait ce restaurant pour les jeunes et pour eux-mêmes :

« *Les jeunes ont très vite compris que c'était pas le même service proposé en haut qu'en bas.* » (ENTRETIEN A2 : un animateur de Trait d'Union).

« *L'enseigne était la même mais pas le même service. Tout le monde était du quartier même les vendeuses.* » (ENTRETIEN A2 : le directeur de Trait d'Union).

« *Les gens disaient 'on nous a fait un Quick de sorte qu'on n'ait plus besoin de descendre en ville basse, on a tout ici !' [...] Les gens du quartier disaient 'on fait tout pour qu'on reste dans notre ghetto'.* » (ENTRETIEN A4).

Ce qui est reproché au restaurant par ces acteurs, c'est avant tout d'être un restaurant pour les habitants du Mont-Gaillard, de la Mare-Rouge et du Bois de Bléville, les trois quartiers limitrophes du restaurant. Que même les vendeuses soient du quartier corrobore, selon eux, l'idée d'un restaurant de « seconde zone », spécialement réalisé pour

la ZUS. La relation des jeunes à ce restaurant est complexe et reflète le rapport ambigu qu'ils entretiennent avec leur quartier, à la fois espace d'entre-soi valorisé et espace d'exclusion rejeté. C. RINAUDO (1999) a montré ce paradigme des cités auxquelles on est fier d'appartenir autant qu'on les rejette. Si rien ne les empêchait concrètement d'aller au restaurant du centre-ville, ce que certains jeunes ont très certainement fait, l'attrait d'un espace d'entre-soi, dans un cadre globalement convivial, retenait la plupart d'entre eux sur le plateau. Paradoxalement, ils dénoncent encore maintenant la situation d'entre-soi qui s'est instaurée. Les autres havrais attirés par le centre commercial voisin ne fréquentaient pas l'établissement notamment en raison du niveau d'insécurité dans le restaurant où se mêlaient vols, agressions et trafics de stupéfiants. « *Ils avaient fait une étude et ils avaient remarqué que là où ça marchait bien c'était uniquement pour le service au volant. En fait, les gens sortant d'Auchan qui n'habitaient pas le quartier, s'arrêtaient en voiture, prenaient leur panier repas.* » (ENTRETIEN A4).

Mais pour comprendre mieux ce sentiment de relégation, il faut replacer l'ouverture de ce restaurant dans le contexte du milieu des années 90 où le Quick du centre du havre, localisé place de l'Hôtel de Ville à l'intersection des principales lignes de bus, était devenu le lieu de rencontre d'une partie importante de la jeunesse havraise, et notamment celle des banlieues. Espace de trafic, les abords du restaurant étaient même devenus l'endroit où les bandes des différents quartiers venaient en découdre. Ce climat d'insécurité ambiant en plein centre-ville a pu pousser l'enseigne à implanter un nouveau restaurant en banlieue, pour y attirer les jeunes habitants des ZUS voisines, et ainsi retrouver une clientèle familiale en centre-ville. Mais son ouverture correspond plus certainement au développement des *fast-foods* dans la plupart des grands centres-commerciaux, le public ciblé étant alors les clients de l'hypermarché. Le contexte du centre-ville explique, par contre, comment les habitants du Mont-Gaillard et des quartiers voisins ont perçu l'arrivée du Quick dans leur quartier. Un sentiment de relégation, encore palpable aujourd'hui, a été associé à l'établissement, sans que l'on puisse pour autant y associer de façon sûre et certaine une intention de la part des décideurs. Le restaurant a finalement été incendié en 2000, après avoir été fermé.

Nous nous trouvons alors dans une situation paradoxale où, constatant le déficit d'intégration de ces quartiers dans la ville, on répond par un accroissement de l'offre en

service public directement dans ces quartiers alors qu'il eu peut-être été plus sage de réfléchir à d'autres formes d'implantation croisant davantage les mobilités. La présence de services adaptés dans les banlieues accroît alors l'effet déjà réel de fermeture de ces espaces autour de commerces adaptés alors même que l'action publique devrait au contraire encourager au décloisonnement de ces quartiers. J. LEVY (2000) fait le même constat à propos des emplois créés dans les quartiers à partir des Zones Franches Urbaines que nous n'avons pas évoquées ici : « l*e fondement de ce choix se trouve de fait dans la volonté d'accréditer la thèse d'une utile autosuffisance des quartiers. D'où ce paradoxe : alors que c'est la mobilité qui devrait être encouragée afin d'offrir aux individus concernés les opportunités, souvent gratuites, que permet l'accès à l'ensemble des lieux de la ville, ce type de démarche les enferme dans une désastreuse immobilité* » (p.161). Cette action en direction des banlieues s'inscrit-elle dans la forme d'intervention que l'on nomme aux Etats-Unis « *dorer le ghetto* », ainsi que nous le rappelle J. DONZELOT, C. MEVEL et A. WYVEKENS (2003) ? Auquel cas, l'enclavement des quartiers sensibles serait presque organisé institutionnellement, afin peut-être de limiter les troubles à l'ordre public dans la ville et circonscrire les problèmes urbains aux seules banlieues sensibles. Dans ce cas de figure, la mobilité des habitants pose problème. Indésirables, jugés dangereux, les habitants des banlieues seraient alors relégués volontairement dans leurs quartiers.

5.3.3 Des modes d'intervention des services publics moins enclavant

La territorialisation des services publics peut pourtant apparaître sous d'autres modes que celui de la proximité vis à vis de l'usager. Plusieurs stratégies existent pour dépasser les obstacles liés à la ségrégation résidentielle et à l'assignation territoriale. Les services publics peuvent ainsi redevenir des espaces de mixité, sans pour autant demeurer inaccessibles et lointain aux habitants les plus défavorisés. La méthode du *busing*, mise au point outre-Atlantique pour contrer la ségrégation raciale, s'inscrit dans ce cadre. Elle consiste à mettre en place un système de transport venant chercher une partie des jeunes d'un quartier en difficulté socio-économique (généralement noir ou hispanique) pour les conduire dans un établissement scolaire, éloigné de leur domicile, mais dont la composition sociale (et blanche) est globalement supérieure à celle de l'école de leur quartier. Cette méthode est parfois contestée. D'abord parce qu'elle est accusée d'ôter les meilleurs éléments des quartiers défavorisés. Ensuite, parce qu'aux États-Unis, elle s'est

conclue par une hausse de la ségrégation résidentielle, les ménages blancs fuyant les zones concernées par le *busing*. Cependant, comme l'explique D. SABBAGH (2004), ce n'est pas tant le principe qui est mis en cause dans cet exemple que sa délicate mise en œuvre, suite à un arrêt (arrêt Milliken) de la Cour suprême en 1974 qui limite le champ d'application du *busing* à certaines aires géographiques. Si elle fut là-bas un échec puis abandonnée au milieu des années 1990, cette méthode est aujourd'hui envisagée pour résoudre le problème de la ségrégation scolaire en France. D'abord testé dans deux communes françaises (Bergerac et Oullins ; VINCENT / LE MONDE, 2007), le *busing* est expérimenté plus largement dans 50 écoles françaises depuis la rentrée scolaire de 2008. Cette démarche, si elle ne constitue pas une solution miracle à la ségrégation, présente au moins l'intérêt de rechercher le désenclavement des banlieues en ouvrant les quartiers sensibles plutôt qu'en les singularisant.

Dans le même ordre d'idée, l'ANPE du Havre fonctionne aussi dans une démarche déterritorialisée, du moins dans son projet initial. Le directeur de l'agence nouvellement implanté au Mont-Gaillard (ENTRETIEN I4) nous expliqua que les quatre agences havraises s'étaient spécialisées en corps de métiers avec, par exemple, les services aux entreprises pour la sienne. Les demandeurs d'emploi ne sont donc pas automatiquement rattachés à l'agence la plus proche de chez eux mais au contraire affiliés à celle qui correspond le plus à leur recherche d'emploi. Cette situation décloisonne donc les chômeurs de leurs quartiers même si l'ANPE y est présente. Elle permet de croiser les mobilités entre les quartiers. Elle permet de surcroît d'améliorer la gestion des agences et les compétences des agents sur des secteurs d'activités au sein d'un même bassin d'emploi. Seulement, dans les faits, le caractère déségrégatif de cette organisation est limité. Déjà, l'essentiel de la recherche d'emploi se fait dorénavant par Internet : quelque soit l'agence où ils se rendent, l'accès à un ordinateur suffit aux demandeurs d'emploi pour faire leurs recherches. Ils peuvent d'ailleurs réaliser leurs démarches dans n'importe quelle endroit pourvu d'une connexion Internet. Mais surtout, lors des rendez-vous avec les agents, les chômeurs peuvent demander à être rattaché à l'agence la plus proche de leur domicile, ce que beaucoup font d'ailleurs, si l'on en croît ce directeur d'agence (ENTRETIEN I4). Les effets déségrégatifs sont alors limités. Néanmoins, cette démarche originale montre qu'il est tout à fait possible de structurer autrement les services publics dans une démarche de désenclavement des quartiers sensibles, qui repose moins sur l'amélioration de

l’accessibilité physique des administrations aux usagers que sur une déterritorialisation au profit de la mobilité des personnes.

Conclusion :

S'il est difficile de juger les responsabilités (individuelles et collectives) et les degrés d'intentionnalité dans ces processus complexes de fragmentation urbaine, il est néanmoins nécessaire de souligner cet effet d'enclavement, qui prend appui sur les perceptions des problèmes par les différents acteurs et les réponses qu'ils tentent d'y apporter. Si l'inscription des banlieues dans un processus d'enclavement n'est qu'un effet fortuit d'une crise socio-urbaine plus générale, il convient alors peut-être repenser certains modes d'intervention. Le choix de la proximité repose notamment sur le principe que la population des banlieues est intrinsèquement peu mobile et ne peut donc accéder aux services publics autrement que si ceux-ci se trouvent dans leur quartier. Pourtant, certains des acteurs que nous ayons rencontrés ont exprimé l'idée que tout ou partie des habitants des ZUS havraises était singulièrement mobile, en contradiction avec des arguments favorables aux services de proximité énoncés plus tôt, même si cette mobilité est parfois défaillante. Or, pour que les banlieues et leurs habitants trouvent placent dans la ville et non à sa marge, il convient d'étudier et de renforcer ce qui fait lien entre ces territoires et le système urbain auquel ils appartiennent.

3ème partie

Sortir des quartiers :

la mobilité quotidienne dans les banlieues

En rupture avec leur environnement, les banlieues sont aussi devenues l'espace d'assignation des publics les plus en marge économiquement, socialement mais aussi culturellement. Mais si les banlieues sont concernées par un processus de fermeture qui tend à enclaver leurs habitants, les mobilités de ces derniers peuvent faire apparaître des formes d'ouverture. La mesure mais surtout la compréhension des formes de mobilité se révèlent alors incontournables pour juger de l'ouverture de ces quartiers, notamment en direction des espaces de centralité. Cependant, cette analyse de la mobilité apporte des questions auxquelles il est difficile de répondre : comment évaluer la mobilité des habitants d'un quartier ? Est-ce à travers la fréquence des déplacements, la distance parcourue, le niveau des obstacles dépassés (absence de véhicule personnel, garde des enfants) ? À quel niveau doit-on placer la limite entre l'ouverture et le repli ?

Nous avons donc choisi de croiser plusieurs méthodes d'analyse afin de réduire les biais méthodologiques et, surtout, apporter un éclairage sur la complexité des formes de mobilités dans les banlieues. Si dans un premier temps nous essayons d'apporter une mesure à cette mobilité des habitants des ZUS (CHAPITRE 6), que ce soit par une analyse quantitative ou à partir des représentations de cette mobilité, nous consacrons le chapitre suivant (CHAPITRE 7) à l'inscription de ces mobilités dans l'espace urbain.

Chapitre 6

Mesure et représentation de la mobilité quotidienne des habitants des ZUS

Alors que des frontières urbaines s'érigent entre les banlieues et la ville, et que le suréquipement des quartiers sensibles en commerces spécifiques et en services de proximité encourage les habitants des ZUS à y demeurer au quotidien (et au delà), les habitants des ZUS sont-ils mobiles ou, au contraire, enclavés dans leur quartier ? Pour répondre à cette interrogation, la mesure de la mobilité des habitants de ces quartiers s'est révélée incontournable. Elle est néanmoins délicate puisqu'en l'absence de données statistiques permettant de donner une mesure réelle de la mobilité des personnes à l'échelle infra-urbaine sur notre terrain d'étude, celui de l'agglomération havraise[67], nous avons été contraint d'avoir recours à des méthodes nous permettant seulement d'approcher une évaluation de cette mobilité.

Nous nous sommes penchés dans un premier temps sur la question de la réalisation du déplacement en nous interrogeant sur la place qu'occupent dans la mobilité des habitants des ZUS l'automobile et les transports en commun, les deux principaux modes de déplacements permettant de rejoindre le centre-ville ou les espaces périphériques d'emploi et de commerce. Cette approche par le déplacement n'est cependant qu'un élément de ce qui fonde la mobilité d'un individu, processus complexe qui s'étend de la formulation de l'idée de rejoindre un lieu jusqu'aux conséquences (ou non) du mouvement pour l'individu. Les obstacles à la mobilité d'un individu peuvent survenir avant même qu'il ne soit question de la réalisation du déplacement. Par conséquent, la nécessité d'aborder la mobilité sous un autre angle est rapidement devenue évidente.

[67] Une enquête ménages/déplacement, conduite selon la méthodologie développée par le CERTU, a été réalisée dans l'agglomération havraise en 2007. Nous avons obtenu les résultats bruts de cette étude que peu de temps avant de conclure cette recherche. Ils ne seront donc malheureusement pas utilisés dans notre analyse de la mobilité des habitants des quartiers sensibles.

Les entretiens avec les acteurs, qui interviennent dans les banlieues que ce soit dans le cadre associatif, politique ou administratif, se sont alors révélés précieux en termes de renseignements sur la mobilité de la population des ZUS pour au moins deux raisons. D'abord, les témoignages recueillis reflètent la représentation de la mobilité dans les quartiers sensibles de ceux qui travaillent quotidiennement au contact de cette population et qui proposent et engagent des actions vers ces quartiers. Ensuite, les discours entendus apportent souvent une analyse fine de la situation des ZUS au regard des comportements de mobilité, permettant de distinguer les différents publics, d'évoquer les obstacles culturels et surtout de rapporter la situation paradoxale des habitants des banlieues vis à vis de la mobilité.

6.1 Evaluer la mobilité dans les banlieues

En périphérie du centre-ville, la capacité de mobilité d'une personne est généralement corrélée au mode de déplacement dont elle dispose : dans une enquête sur deux quartiers havrais (cf. CHAPITRE 7), l'analyse de la relation entre l'aire de déplacement d'une personne pour un panel d'activités quotidiennes et la possession d'un véhicule montre une dépendance très significative entre les deux[68] (cf. TABLEAU 6.01 p.261). Evaluer la mobilité des habitants des ZUS passe alors nécessairement par l'analyse de leur situation au regard des différents modes de déplacement.

Si l'automobile est le moyen de transport permettant de se mouvoir au mieux dans la ville et d'accéder le plus efficacement à toutes les activités localisées en périphérie (CAUBEL, 2007), sa possession représente un coût financier, souvent difficile à supporter pour les familles connaissant des conditions d'existence précaires. Celles-ci doivent alors s'orienter vers d'autres modes de déplacement si elles souhaitent pouvoir se déplacer dans la ville, ou bien elles peuvent décider limiter leur mobilité et restreindre leur espace de vie tant que possible à l'espace proche de leur domicile. Afin d'observer cela, nous avons tenté d'analyser la fréquentation du réseau de transport en commun havrais. Mais les résultats obtenus témoignent d'une mobilité assez faible dans les banlieues. Ils devront néanmoins être compléter par d'autres analyses permettant d'interpréter les raisons de cette immobilité relative, qui peuvent éventuellement s'expliquer par une culture de la mobilité différente pour les habitants de ces quartiers.

Nombre de voitures	Bilan de l'aire de déplacement (exprimée de 0 à 25) (en nb.					TOTAL
	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	
0 voiture	8	19	22	13	1	63
1 voiture	0	17	42	35	7	101
2+ voitures	0	1	6	9	3	19
TOTAL	8	37	70	57	11	183

TABLEAU 6.01 : Voiture et aire de déplacement

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

[68] seuil de significativité inférieur à 0,01 % au test du Khi²

6.1.1 L'automobile dans les banlieues

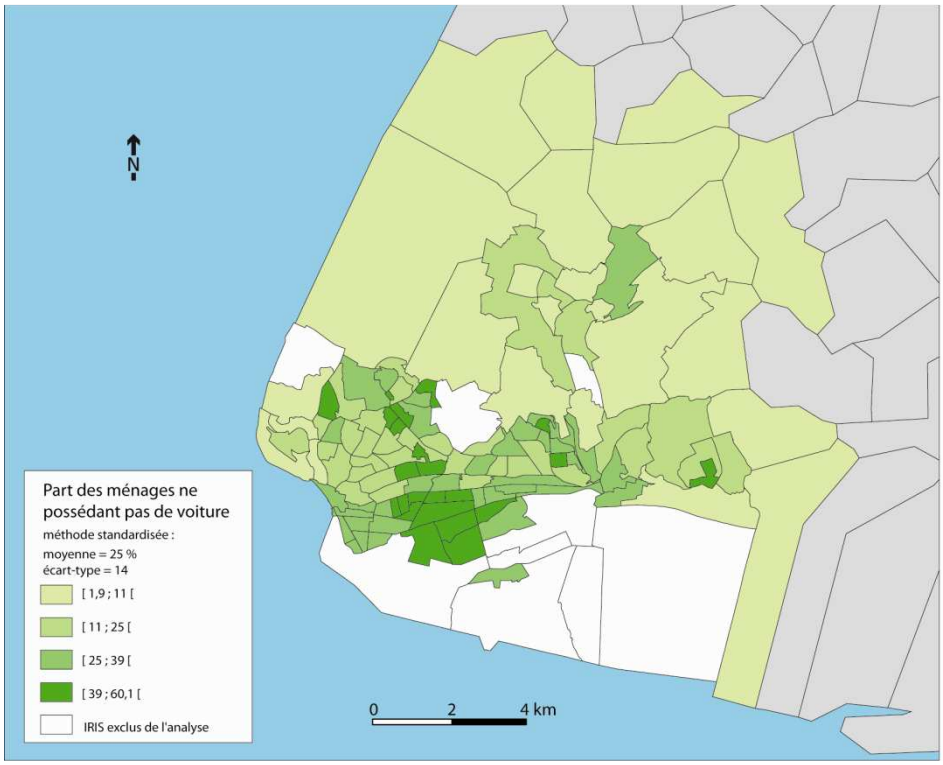
L'automobile est aujourd'hui le mode de transport dominant, notamment lors des déplacements quotidiens (DUPUY, 2000 ; ORFEUIL, 1994, 2000). L'organisation urbaine des villes françaises encourage l'usage de la voiture : l'étalement urbain et la dispersion des activités sont autant de facteurs favorisant le recours à un mode de déplacement motorisé et personnel. L'agglomération havraise n'échappe pas à la règle. Au contraire, reconstruit au lendemain de la seconde guerre mondiale, le réseau viaire est particulièrement adapté à l'automobile. Il est très rapide de se rendre en centre-ville du Havre, depuis les périphéries (et notamment du plateau où sont situées la plupart des ZUS), à l'aide de son véhicule tout comme il est aisé de stationner. Dans une ville conçue autour de l'automobile comme mode de déplacement, il est alors primordial d'observer le niveau de motorisation des ménages de banlieues pour évaluer la mobilité des habitants.

La possession d'une automobile dépend principalement de trois éléments[69]. Le premier, corrélé à l'âge des individus, est celui de la capacité physiologique pour conduire. Les quartiers où vivent davantage de personnes âgés ont alors plus de chances d'avoir un niveau de motorisation faible. C'est notamment le cas de certains « quartiers populaires » (cf. CHAPITRE 2) comme Aplemont ou la commune d'Harfleur. Le second facteur est la capacité économique propre à assumer les coûts relatifs à ce mode de déplacement (financement de l'apprentissage à la conduite, achat et entretien du véhicule, assurance, carburant). Cet élément introduit une dimension sociale dans la possession d'une voiture qui créée une gradation selon le niveau de revenu. Avec la hausse récente du prix du carburant et les estimations qui prévoient son augmentation croissante, ce facteur sera de plus en plus prégnant dans le fait de posséder ou non un véhicule personnel, puisque comme le remarque J-P. ORFEUIL (2002) les écarts de motorisation sont inférieurs à ceux des revenus mais le poids de la possession d'une voiture dans le budget familial est beaucoup plus important pour les ménages pauvres (ce qui témoigne par ailleurs de l'importance accordée à la possession d'un véhicule personnel). Par conséquent,

[69] Un quatrième facteur, l'âge légal pour avoir le permis de conduire, ne sera pas pris en compte dans cette analyse puisque les données dont nous disposons sont traités à partir de la variable « ménages ». Les enfants sont alors confondus avec les adultes et n'apparaissent pas en tant que tels.

la hausse de l'entretien d'un véhicule pourrait faire renoncer ces ménages à posséder cet équipement au profit d'autres biens de consommation. Le dernier facteur a une dimension spatiale et est en relation avec la maîtrise des distances par les ménages. Ainsi, ceux résidant à proximité du centre où tout est potentiellement accessible à pied ont moins de motifs pour posséder une automobile que les ménages périurbains, éloignés de tout et non-desservis par une offre de transport en commun optimale. Les contraintes spatiales liées au centre-ville, où le manque d'espace influe sur les possibilités de stationnement, jouent aussi un rôle régulateur et découragent certains acquéreurs potentiels. Cependant, et cela est d'autant plus vrai dans une ville adaptée à l'automobile comme l'est Le Havre, nous verrons que ce troisième facteur n'est pas si décisif qu'il semble être.

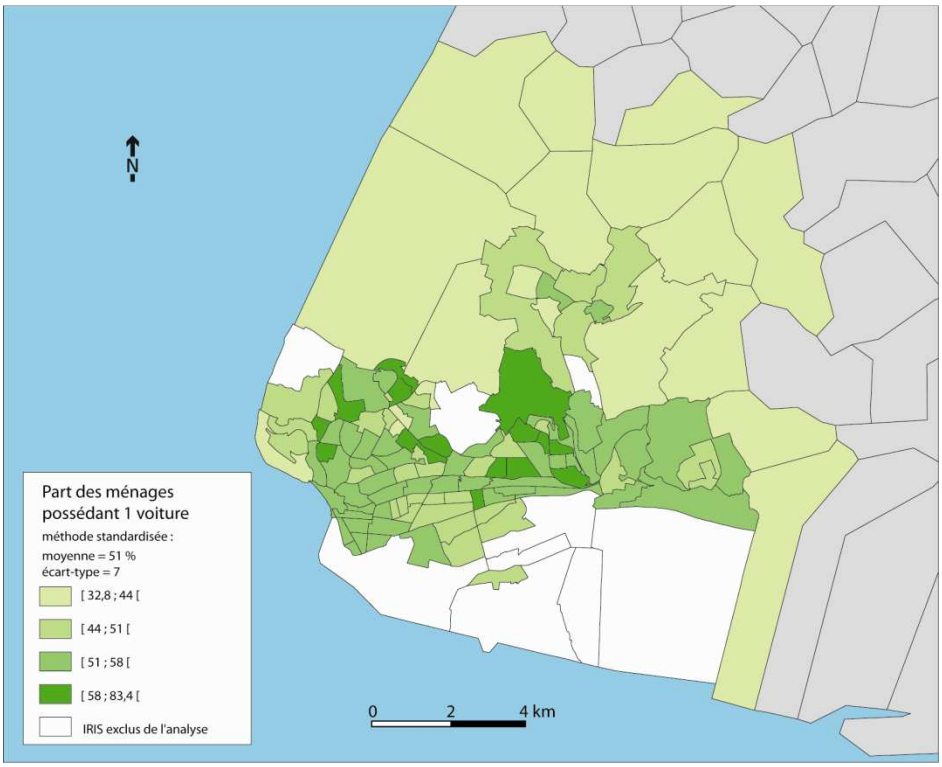
Les IRIS où les ménages sont les plus motorisés sont indéniablement ceux situés dans la couronne périurbaine (cf. CARTES 6.03 et 6.04 p.265). La faible offre de transport en commun, du fait de son incapacité à répondre à des impératifs économiques (rentabilité du service, temps de trajet) dans les espaces à faible densité, n'offre aucune alternative aux résidents des zones pavillonnaires de ces communes. Le développement récent de navettes-taxi, offre de transport en commun à la demande spécifique aux zones non- ou mal-desservies par les réseaux traditionnels, ne permet pas d'absorber une demande massive liée au transfert de la voiture vers les transports en commun. Cette offre « à la demande » sert plutôt à pallier à d'éventuels besoins occasionnels pour ceux qui résident dans ces zones mais qui ne peuvent se déplacer en voiture. Dès lors, il n'est pas étonnant de constater que les IRIS périurbains soient ceux où le niveau de motorisation est le plus élevé. La commune de Sainte-Adresse, pourtant proche du centre-ville et desservie par les transports en commun, affiche un niveau de motorisation des ménages tout aussi important qu'en périphérie. Le niveau de vie élevé des résidents de cette commune explique ce phénomène.



CARTE 6.01 : Les ménages dépendant des transports en commun

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

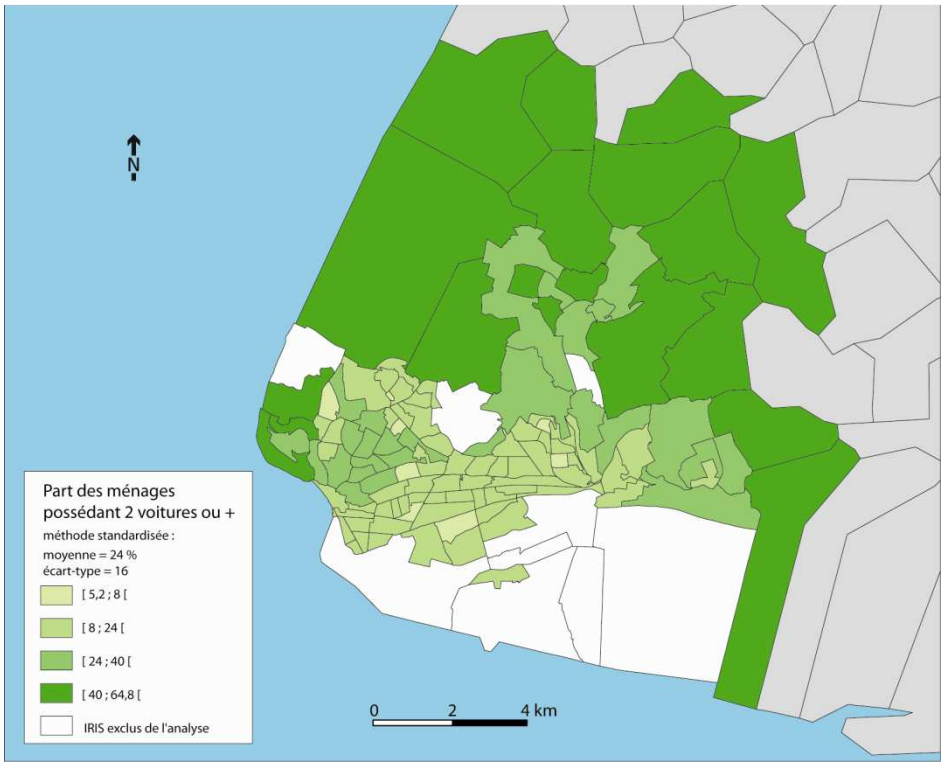
Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000



CARTE 6.02 : Les ménages possédant une voiture

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

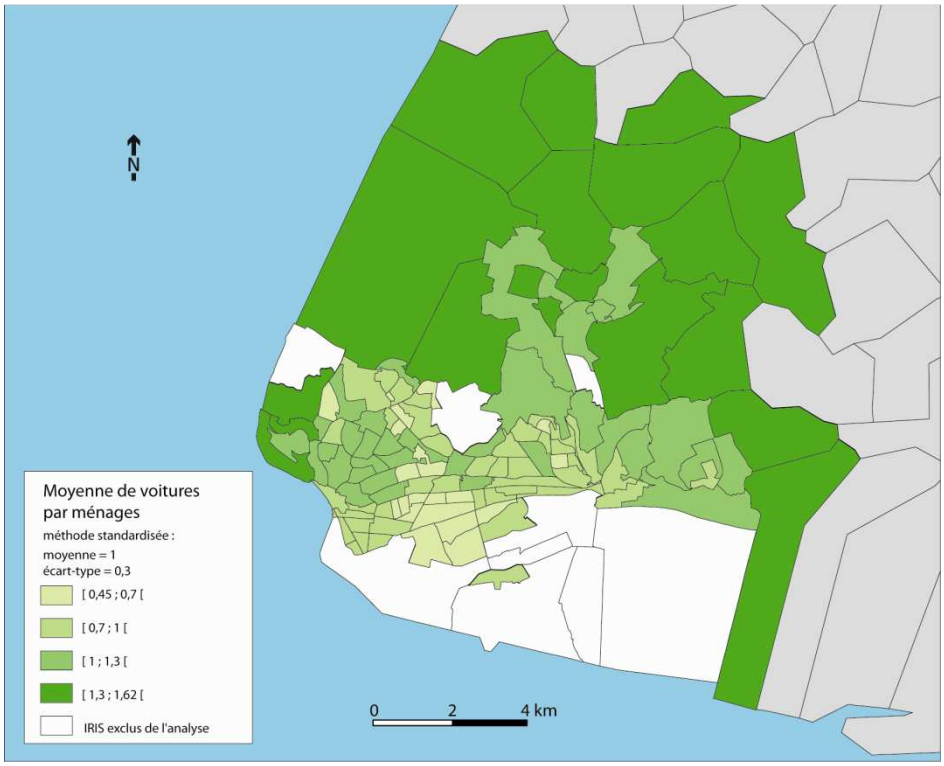
Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000



CARTE 6.03 : Les ménages possédant deux voitures ou plus

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000



CARTE 6.04 : Le niveau de motorisation dans les IRIS

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

Les quartiers où les ménages sont le moins équipés ne peuvent pas être réduits à un seul type d'espace. En effet, si plusieurs IRIS du centre-ville sont concernés (notamment ceux où les contraintes urbaines sont les plus fortes et où l'on observe une plus grande mixité sociale), les autres quartiers sont plutôt localisés en première couronne, dans les quartiers d'habitat social et plus particulièrement dans les ZUS (cf. CARTES 6.01 et 6.02 p.264). Pour ces derniers, le coût que représentent l'acquisition et l'entretien d'un véhicule est rédhibitoire pour des ménages aux revenus modestes.

Entre ces deux polarités, se situent un certain nombre de quartiers aux situations plus équilibrées, où résident notamment de nombreux ménages possédant une voiture. Étrangement, près de la moitié du centre-ville du Havre est concerné par ce niveau d'équipement intermédiaire alors même que sa population vieillissante et sa position centrale semblaient être des facteurs de sous-équipement en automobile. Si nous réutilisons la classification liée à l'analyse factorielle en composante principale sur les données du recensement (cf. CHAPITRE 2), nous pouvons synthétiser ces résultats sur l'agglomération havraise partitionnée en six espaces qui associent un facteur de distanciation au centre à un gradient social (cf. SCHÉMA 6.01 p.266).

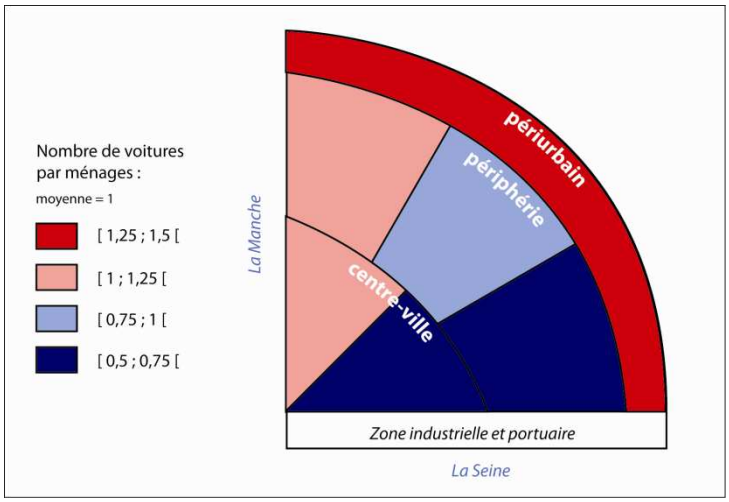


SCHÉMA 6.01 : Schématisation de niveau d'équipement en automobile

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

Plutôt que de reposer sur un principe de distance au centre-ville, le niveau de motorisation des ménages dépend bien plus des différences sociales entre les quartiers. Ainsi, les quartiers « transitionnels », où la mixité sociale est assez forte et qui abritent de nombreux ménages aux conditions de vie modestes, affichent un niveau de motorisation

nettement inférieur à celui des quartiers « bourgeois », l'autre espace assimilé au centre-ville. Il en est de même dans la zone périphérique puisque l'indice de motorisation décroît à mesure que l'on passe des quartiers « pavillonnaires » aux quartiers « populaires » puis de ces quartiers « populaires » à ceux d'« exclusion sociale » alors que ces trois types d'espaces présentent des distances au centre et des temps de desserte dans les transports en communs similaires. Les ZUS affichent donc une carence d'équipement en automobile pour les ménages qui y résident.

Sans préjuger de la mobilité réelle liée à un usage régulier ou occasionnel du véhicule possédé, le niveau de motorisation est néanmoins un bon indicateur du capital de mobilité des individus. En effet, dans des villes où la voiture est le mode de déplacement dominant, son absence dans un ménage contraint énormément les déplacements de ses membres, soit parce que l'usage d'autres modes rend long et fastidieux tout déplacement, soit parce que ce dernier est tout simplement impossible à réaliser. Les études menées conjointement entre le PUCA et le PREDIT depuis 1999 (MIGNOT, ROSALES-MONTANO, 2006) ont montré que la non-possession d'une automobile limitait fortement la mobilité quotidienne alors qu'au contraire « *l'accès à la voiture compenserait les inégalités globales et celles de mobilité* » (p.34).

De nombreux chercheurs ont montré le lien entre la possession d'une voiture et l'accès au marché du travail (ORFEUIL, WENGLENSKI, 2001 ; ORFEUIL, 2002 ; LE BRETON, 2005 ; MIGNOT, ROSALES-MONTANO, 2006). L'absence d'autonomie pour se déplacer réduit considérablement l'aire de recherche d'emploi, de même qu'elle disqualifie l'activité du créateur d'une petit entreprise (BRIOLE, RASCOL-BOUTARD, LAURAIRE, 2001) Dans une enquête réalisée au Havre auprès des habitants de deux quartiers (cf. ANNEXE n°05 et CHAPITRE 7), les demandeurs d'emplois ont cité la distance au domicile et l'impossibilité de se rendre sur le lieu de travail par leurs propres moyens comme les deux premières raisons qui les ont poussé à refuser une offre d'emploi. Des expériences innovantes sont aujourd'hui mises en œuvre dans certaines agglomérations pour répondre à ce problème en proposant des solutions adaptées aux besoins de la population et aux contraintes de l'espace. Si le plus souvent des formations au permis de conduire sont financées, des expériences plus innovantes sont tentées comme

la location dans des conditions avantageuses de mobylettes ou de voitures aux personnes en difficulté sociale au regard de l'emploi[70].

G. DUPUY *et al* (2001), dans une comparaison France/Royaume-Uni, ont mis en évidence qu'outre-manche l'absence de politiques sociales en matière de transports rendait incontournable, même pour les plus pauvres, la possession d'une automobile. En France, la dépendance à la voiture est moins élevée. Cependant, les ménages qui n'en possèdent pas subissent une forte restriction de leur mobilité qui limite leurs espaces de vie, processus que DUPUY *et al* (2001) qualifient d'assignation territoriale. L'absence d'une automobile constitue donc un handicap reconnu dans la mobilité des individus qui la restreint jusqu'à atteindre un niveau proche du « *modèle de l'assignation territoriale* » (MIGNOT, ROSALES-MONTANO, 2006, p.57). Celui « *se signale par une utilisation rationnelle de l'espace-temps : les distances parcourues sont plus réduites, les temps de parcours plus longs, on minimise le recours au transport collectif, on maximise la marche à pied ou l'usage du deux-roues, si possible motorisé, avec recours exceptionnel à l'accompagnement en voiture* » (MIGNOT, ROSALES-MONTANO, 2006, p.57).

L'autonomie dans le déplacement apparaît alors comme un élément décisif dans l'intégration socio-économique des individus socialement et économiquement défavorisés. En effet, D. CAUBEL (2007) a mis en évidence qu'en cas de possession d'une automobile, il n'existait pas d'inégalités d'accès à la ville (sous-entendant par là accès aux commerces, aux services et aux activités de la ville symbolisés par un panier de biens) en fonction des ressources des individus alors que les écarts sont forts lorsque les ménages ne possèdent pas de voiture : les ménages pauvres sont alors dans une situation d'accessibilité nettement inférieures aux ménages riches. L'automobile (et dans une moindre mesure les deux-roues motorisés) occupe alors une place non négligeable dans la capacité de mobilité des individus les plus pauvres, puisque c'est elle qui leur rend accessible l'ensemble de l'espace urbain. Le déficit de motorisation observé dans les ZUS contraint les habitants non-équipés à se tourner vers d'autres modes de déplacement et notamment vers les

[70] Plusieurs de ces expériences sont expliquées sur le site Internet de l'Institut pour la Ville en Mouvement, organisme de mise en valeur de recherches et d'actions visant à favoriser la mobilité de tous, financé par la société PSA Peugeot-Citroën. Cet institut participe notamment à la diffusion des travaux scientifiques de chercheurs impliqués sur le thème des « exclus de la mobilité ».
http://www.ville-en-mouvement.com/actions.htm

transports en commun dont l'analyse de la fréquentation est décisive pour comprendre si les habitants des ZUS sont mobiles ou pas.

6.1.2 Le réseau de transport en commun et sa fréquentation dans les ZUS

Au regard de l'usage de l'automobile, les habitants des ZUS paraissent moins mobiles, notamment parce qu'ils sont moins équipés que dans d'autres quartiers. Ce sous-équipement dépend moins de la position spatiale des ZUS dans la ville que des capacités économiques des individus à acquérir et entretenir un véhicule personnel. Néanmoins, cette carence peut tout de même être en partie contournée par un usage conséquent des transports en commun dont dépendent ceux qui ne possèdent pas de voiture. D. CAUBEL (2007) estime toutefois que si l'amélioration des réseaux de transport en commun améliore l'accès des quartiers les plus pauvres aux activités urbaines, « *celle-ci permet à peine de compenser les pertes de temps d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités pour les quartiers les plus pauvres* » (p.33). Le développement des transports collectifs ne serait alors peut-être pas la meilleure solution pour accroître l'accessibilité des banlieues ? Ce chercheur propose alors deux formes d'actions qu'il juge complémentaires : augmenter l'accès à l'automobile pour les ménages les plus pauvres et réduire la vitesse de la voiture ainsi que veiller à une meilleure localisation des activités. Cependant, la politique actuellement menée est plutôt en direction de l'accroissement des transports en commun vers les banlieues. Le plan Espoir Banlieue de F. AMARA prévoit en effet 500 millions d'euros pour « *désenclaver les quartiers défavorisés* » (amélioration de l'offre de transport en commun), pendant que l'implantation des établissements commerciaux de grande surface est déréglementée, ce qui se traduira prochainement par un nouvel accroissement de l'étalement urbain.

La question de l'offre de transport en commun est épineuse dans les banlieues d'Île-de-France et de quelques très grandes agglomérations. Pourtant, la plupart des quartiers sensibles sont plutôt bien desservis notamment en province, bien que les connexions favorisent surtout les relations vers le centre, qui ne représentent que 50% des déplacements domicile-travail (LE BRETON cité dans GARNIER, VILLE ET TRANSPORT MAGAZINE, 2008). Ils sont souvent parmi les premiers concernés pour l'implantation de lignes de tramways, en substitution ou en renfort du réseau de bus

existant. L'agglomération havraise ne fait d'ailleurs pas figure d'exception en la matière puisque chacune des ZUS est traversée par au moins une ligne de bus régulière (cf. CARTE 6.05 p.273), mais aussi par des lignes spéciales assurant la liaison avec la zone industrielle ou par les *Midnight bus* (bus circulant le soir sur une partie du réseau seulement). Le projet du tramway havrais est conçu de sorte à connecter les deux ZUS du plateau (Caucriauville et Mont-Gaillard) avec le centre-ville havrais. Les lignes régulières des ZUS sont aussi celles qui présentent la plus forte fréquence et même la plus grande amplitude horaire (avec par exemple la ligne 10 qui relie le centre-ville à Caucriauville).

L'étude de la desserte de chaque arrêt de bus[71] de l'agglomération (cf. CARTE 6.06 p.273) illustre bien l'avantage accordé aux arrêts situés en ZUS et à ceux placés sur le parcours entre les banlieues et le centre-ville du Havre. Bien évidemment, c'est dans le centre que l'on observe la meilleure desserte. La forme étoilée du réseau, où presque toutes les lignes convergent vers le centre (à l'exception de la ligne 12, transversale qui traverse la périphérie havraise puis se dirige vers la commune de Montivilliers et l'hôpital J. Monod), fait bénéficier les arrêts du centre d'une adjonction des bus. La gare du Havre est ainsi l'arrêt le mieux desservi de l'agglomération puisqu'un bus s'y arrête en moyenne toutes les 49 secondes. Hormis les arrêts de bus cumulatifs permettant les correspondances, c'est donc ceux situés sur le parcours des lignes en direction des quartiers sensibles havrais qui sont les mieux desservis, avec une fréquence autour d'un bus toutes les 5 minutes. Les autres lignes sont plutôt moins exploitées, avec des arrêts où la fréquence peut être comprise entre 5 et 20 minutes. Ces lignes secondaires du réseau relient soit les quartiers résidentiels de la périphérie plutôt motorisés ou les communes de Montivilliers, d'Harfleur et de Gonfreville-l'Orcher dont la vitesse commerciale n'est pas compétitive en raison de l'éloignement au centre[72]. Au-delà d'un bus toutes les 20 minutes, les arrêts sont situés sur des tronçons où la fréquence est en adéquation avec les horaires de travail (par exemple dans les quartiers sud) ou éventuellement en terminus de ligne, où leur position fait en

[71] Tous les arrêts de bus de l'agglomération n'ont pas été représentés. Seuls ceux dont nous disposions des données de montées et descentes de passagers (CONNEX, 2004) ont été inclus dans l'analyse. La fréquence des bus est comptabilisée à partir des horaires de chaque ligne en 2007/2008. Peu de changements semblent avoir eu lieu durant les trois années d'écart de collecte des données. Ce n'est qu'à partir de l'année 2008/2009 que ceux-ci vont certainement intervenir puisqu'une refonte du réseau de bus est actuellement en cours en vue d'intégrer le tramway dès 2012.

[72] La présence du Lézarde Express Régional, ligne de train entre Montivilliers (et même Rolleville, commune encore plus éloignée) et Le Havre, en partenariat avec le réseau de bus, rend ces lignes encore moins attractives, même si au moment de la collecte des données (montées et descente, CONNEX 2004) celle-ci n'était encore que balbutiante.

sorte que les bus sont deux fois moins nombreux à passer (les bus n'arrivent que dans un seul sens de circulation).

Quartier	Avec carte de bus	Sans carte de bus
Aplemont	27,7 % (+/- 8,76%)	71,3 % (+/- 8,85%)
Caucriauville	45,1 % (+/- 10,77%)	54,9 % (+/- 10,77%)
Total	35,5% (+/- 6,91%)	63,9 % (+/- 6,95%)

TABLEAU 6.02 : La possession de carte de bus selon les quartiers

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Les quartiers sensibles sont donc privilégiés par l'offre de transport en commun. La justification de ce choix passe par la desserte prioritaire des quartiers où la demande est la plus forte, ce qui participe ainsi à améliorer l'équilibre budgétaire du réseau. En effet, l'enquête par questionnaire citée précédemment (cf. CHAPITRE 7 et ANNEXE n°05), met en évidence que les détenteurs de carte de bus sont bien plus nombreux dans la ZUS de Caucriauville qu'à Aplemont, son quartier voisin (cf. TABLEAU 6.02 p.271), alors même que leur situation au regard du réseau de transport en commun est similaire. Cependant, comme pour la voiture, la possession d'une carte de bus ne signifie pas que celle-ci soit fréquemment utilisée par son possesseur mais témoigne de la possibilité d'un certain type de déplacements. Si les arrêts situés en ZUS sont mieux desservis qu'ailleurs et que les résidents proches, dépendant davantage que les autres des transports en commun, sont plus enclins à les utiliser, ceux-ci sont-ils plus fréquentés ?

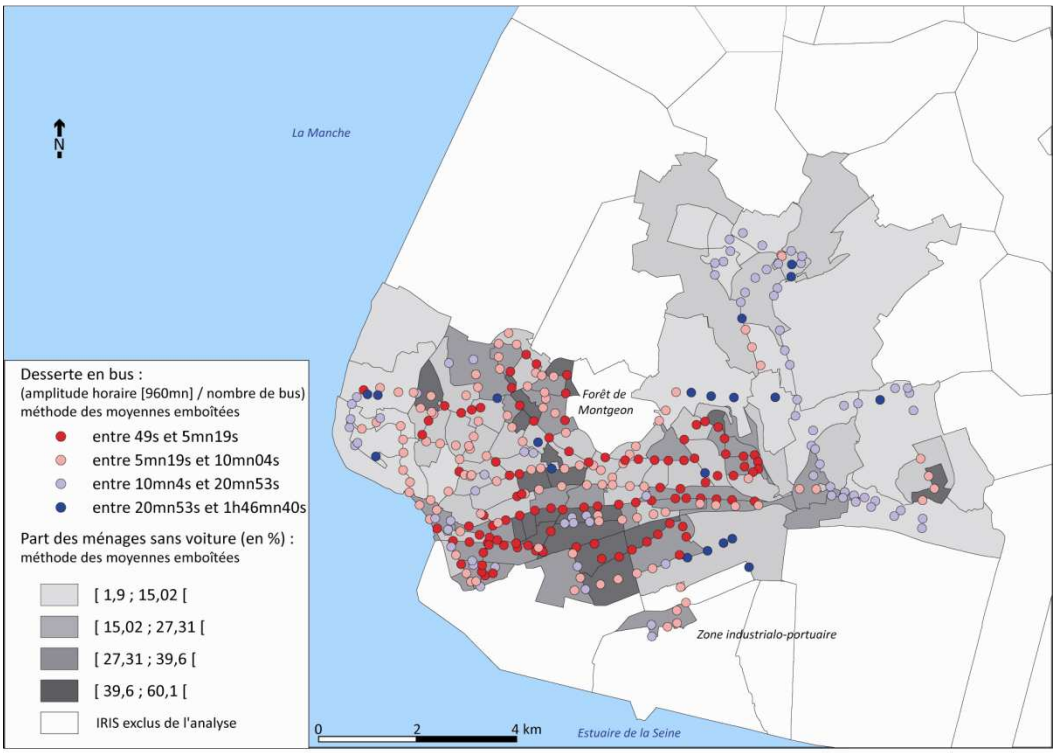
Les cartes 6.07 et 6.08 (p.274) mettent en évidence que, mis à part les arrêts du centre-ville, ceux à proximité ou inclus dans le périmètre des ZUS sont plus fréquentés que les autres. La densité de population confrontée à la fréquentation des arrêts, qui semble cartographiquement significative (cf. CARTE 6.07 p.274), s'est révélée très faiblement corrélée lorsque nous avons tenté d'analyser simultanément ces deux informations à l'aide d'une grille découpant l'espace urbain et y associant les arrêts situés dans chaque zone. Il en est de même pour la part des ménages sans voiture (cf. CARTE 6.08 p.274). Cette difficile adéquation entre l'espace topologique et l'espace topographique tient plus certainement à la spécificité des lieux qu'à l'inexactitude de ces hypothèses. En effet, elles ne prennent pas en compte la fonction polarisatrice de certaines activités humaines en termes de déplacement et se fondent donc sur un espace homogène de ce point de vue, où

seuls varient le niveau de motorisation des ménages et la densité de population. Ce postulat oublie le motif des déplacements, pourtant partie intégrante de la réflexion sur l'usage d'un réseau de transport. L'usager d'un arrêt n'habite pas nécessairement à proximité de cet arrêt mais peut s'y trouver dans le cadre de ses activités quotidiennes. Ainsi, certains arrêts, à l'image de celui de l'hôpital J. Monod loin de toute concentration résidentielle, polarisent bien plus de passagers que leur potentiel ne l'indiquerait. Cette situation rend alors les hypothèses précédentes statistiquement invalides alors même que cartographiquement, elles paraissent plus justes : le tri étant fait naturellement entre les arrêts polarisateurs et ceux fréquentés juste par la population voisine.

Cette fréquentation supérieure des arrêts de bus peut par contre s'expliquer en partie par l'offre plus abondante qui rend alors plus attractif ces arrêts. La desserte des lieux les plus attractifs est logiquement plus forte, notamment en centre-ville où l'on enregistre les plus grand nombre de voyageurs, ce qui corrige notablement les écarts non pris en compte précédemment. La relation entre l'offre de transport en commun et la demande n'est pas qu'à sens unique : elle est plutôt circulaire. La forte fréquentation d'une ligne accentue sa desserte tout comme la qualité de l'offre engendre une certaine demande. Il nous a paru intéressant d'analyser le rapport qu'entretiennent ces deux variables pour vérifier si la fréquentation des arrêts de bus en ZUS est optimale au regard de la desserte qui est proposée. En d'autres termes, le réseau de bus exploite-t-il suffisamment son potentiel dans les quartiers sensibles par rapport aux autres quartiers ?

CARTE 6.05 : Le réseau de bus dans l'agglomération havraise

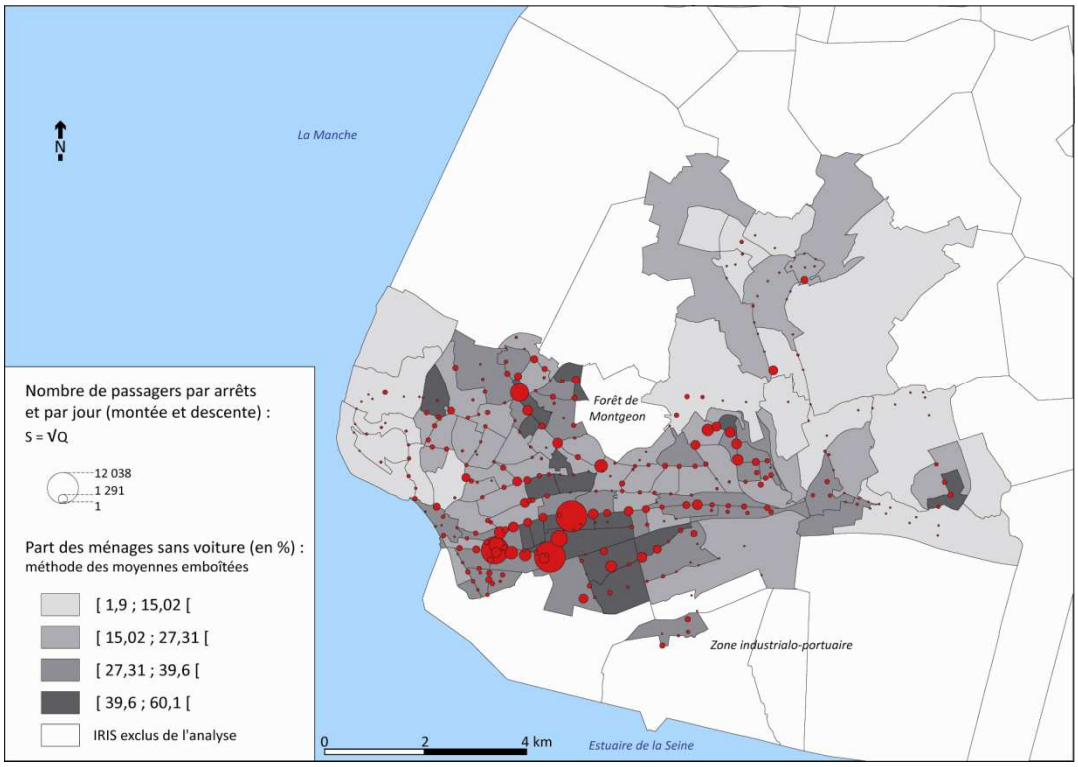
Source : CODAH/BUS OCEANE CONNEX (2007/2008)



CARTE 6.06 : La desserte des arrêts de bus

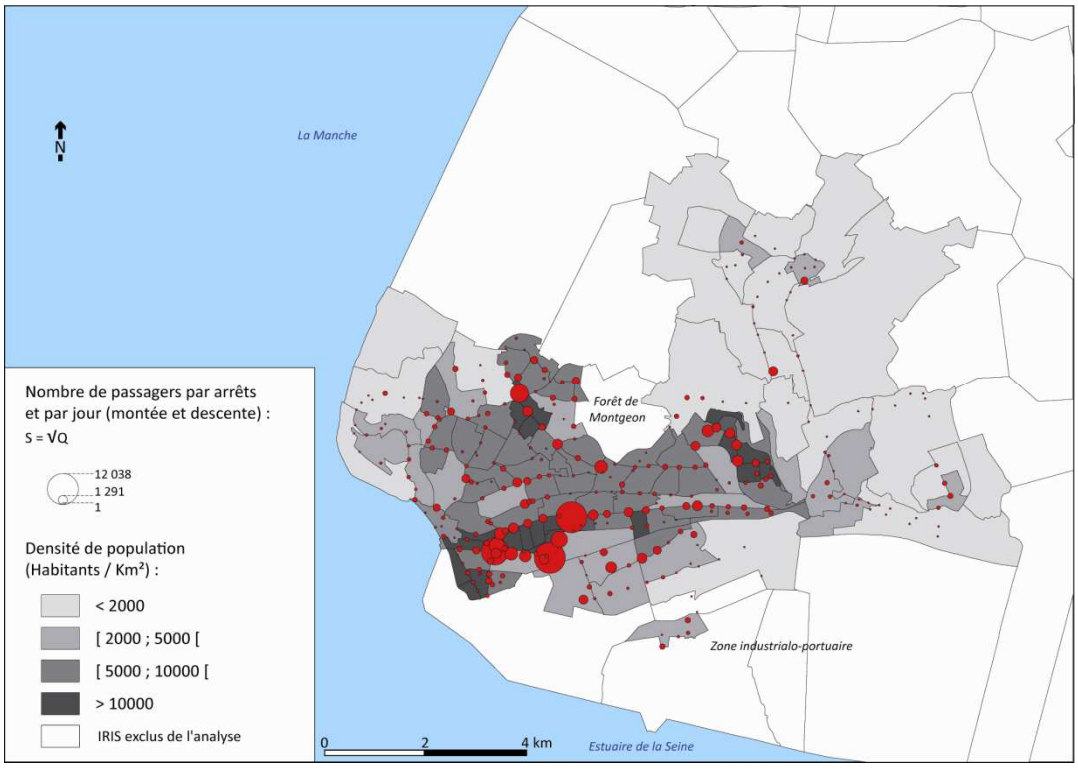
Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : CONNEX 2004, INSEE Base IRIS 2000



CARTE 6.07 : Fréquentation des arrêts de bus et part des ménages sans voiture

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.
Source : CONNEX 2004, INSEE Base IRIS 2000



CARTE 6.08 : Fréquentation des arrêts de bus et densité de population

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008. Source : CONNEX 2004, INSEE Base IRIS 2000

Nous avons donc opté pour une étude de régression entre ces deux variables, où « le nombre de bus / jour » était la variable indépendante et « le nombre de passagers / jour » celle dépendante. Si une régression linéaire[73] apportait déjà un coefficient de corrélation élevé (r = 0,741), nous avons préféré utiliser une régression non-linéaire exponentielle dont la valeur de passagers à l'origine (nombre de bus = 0) n'était pas négative et beaucoup plus proche de zéro. Surtout, la forme du nuage de point révélait que la relation n'était pas linéaire mais plutôt exponentielle. Avec un coefficient de corrélation plus élevé encore (r = 0,807), l'équation se présente sous la forme :

$$y = a\,x^2 + b\,x + c$$

(où y est le nombre de passagers, x le nombre de bus, a et b les paramètres de la pente, et c l'ordonnée à l'origine). L'équation obtenue est alors :

$$y = 0{,}0072\,x^2 + 0{,}0685\,x + 118{,}16$$

L'intérêt d'une telle équation est de pouvoir ainsi vérifier la situation des arrêts vis-à-vis de ce modèle général de régression. L'analyse des résidus permet d'observer les arrêts qui sont sous-estimés par le modèle, c'est-à-dire ceux pour lesquels le nombre de passagers théorique est inférieur au nombre réel, et inversement les arrêts surestimés (cf. GRAPHIQUE 6.1 et CARTE 6.09 p.278). Ou pour le reformuler autrement, nous pouvons à partir de ce modèle distinguer les arrêts qui sont très fréquentés et ceux qui le sont moins indépendamment de leur desserte, ce qui tend à gommer quelque peu les effets cumulatifs de la superposition des lignes de bus ainsi que l'influence de la centralité sur la fréquentation. On observe alors une légère hétéroscédasticité liée à l'effet de taille.

En centre-ville, certains arrêts à proximité de lieux très attractifs ou au carrefour de nombreuses lignes apparaissent alors nettement plus fréquentés que d'autres qui leur sont proches. Avec une desserte presque équivalente, l'arrêt de la gare fait par exemple la

[73] L'équation de notre droite de régression se présente sous la forme :

$$y = a\,x + b$$

où *y* est le nombre de passagers, *x* est le nombre de bus, *a* la pente de la droite et *b* l'ordonnée à l'origine.

L'équation obtenue ici est :

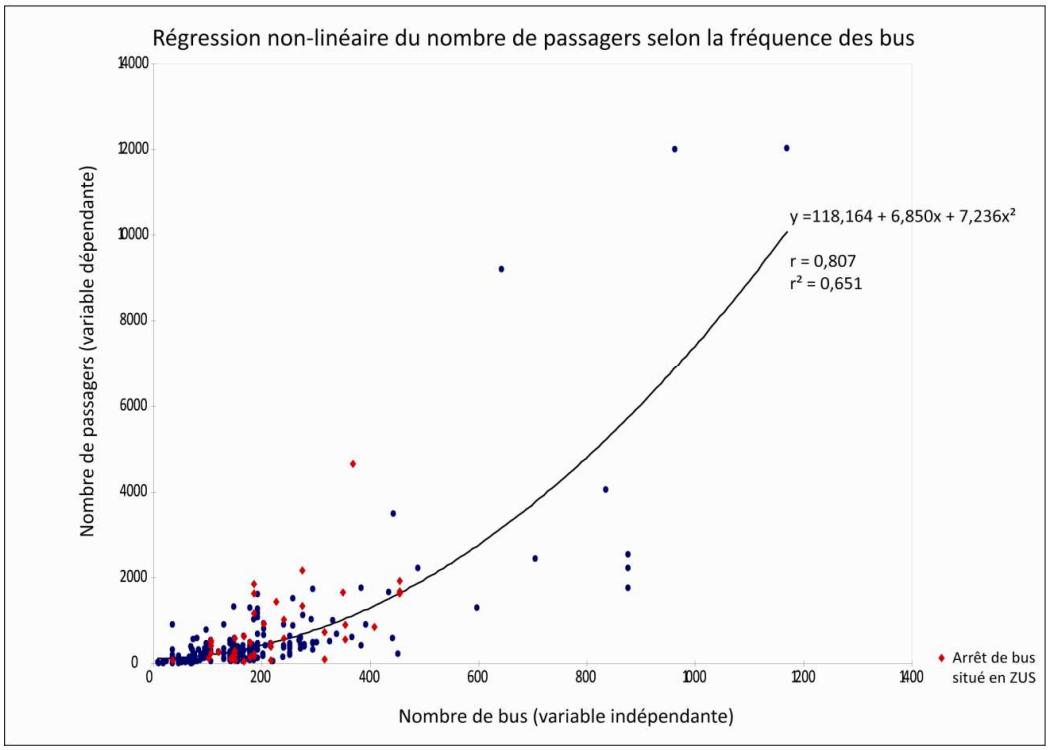
$$y = 5{,}91\,x - 515{,}19$$

différence avec ses voisins en raison de sa situation de jonction entre les lignes desservant plusieurs secteurs de la ville. Il en est de même avec l'arrêt de l'Hôtel de Ville, symbole de la centralité havraise, ou celui du Rond-Point, point de contact entre la ville-basse et la ville-haute (qui présente d'ailleurs le résidu centré-réduit positif le plus élevé). D'une manière générale, tous les arrêts de la ligne 2, ligne de bus la plus fréquentée de la ville, situés entre l'Hôtel de Ville et le Rond-Point, se situent dans la partie haute des résidus du modèle. Par contre, pour ce secteur géographique, la liste des arrêts positifs s'arrête là. Il y a donc une concentration des passagers autour de quelques arrêts et d'un tronçon (qui n'est pas globalement le plus desservi mais qui demeure assez fréquenté quand même). Dans le reste de l'agglomération, quelques arrêts se distinguent aussi positivement du lot. Mais ils sont soit concernés par une position de terminus, soit par l'emplacement d'un équipement structurant de l'agglomération (hôpital et centre commercial surtout).

La situation des arrêts situés dans les quartiers sensibles nous intéresse davantage. En effet, nous observons trois types d'arrêts localisés en ZUS. D'abord, ceux qui desservent un de ces quartiers en même temps qu'un équipement important à l'échelle de l'agglomération. Les deux exemples majeurs sont ceux du centre-commercial Auchan à Mont-Gaillard et de la zone de l'IUT et du lycée Schumann à Caucriauville (où se situe également une cité universitaire). Ces arrêts affichent des résidus positifs assez élevés ce qui prouve une fréquentation au-delà de leur potentiel réel. La proximité des équipements mentionnés précédemment n'y est évidemment pas étrangère. Un second type d'arrêts de bus présentera une situation positive plus ou moins affirmée selon les quartiers : forte dans les quartiers sud à Vallée-Béreult (où ne se situe pas d'arrêts de la première catégorie) ; intermédiaire à Mont-Gaillard / Mare-Rouge / Bois-de-Bléville ; ou faible à Caucriauville et dans le quartier des Neiges, tout au sud de la ville. Ils témoignent d'une fréquentation un peu supérieure au modèle dans quelques quartiers mais qui n'est pas toujours très significative. Il apparaît alors un troisième type de stations de bus dont nous n'aurions pas soupçonné l'existence à partir des premiers indices concernant la motorisation des ménages et la densité de population dans ces quartiers ainsi que de l'idée répandue selon laquelle les habitants des ZUS sont des usagers réguliers du réseau de bus. Ces arrêts montrent une situation négative vis-à-vis du modèle de régression avec des résidus parfois importants (même en valeur centrée-réduite).

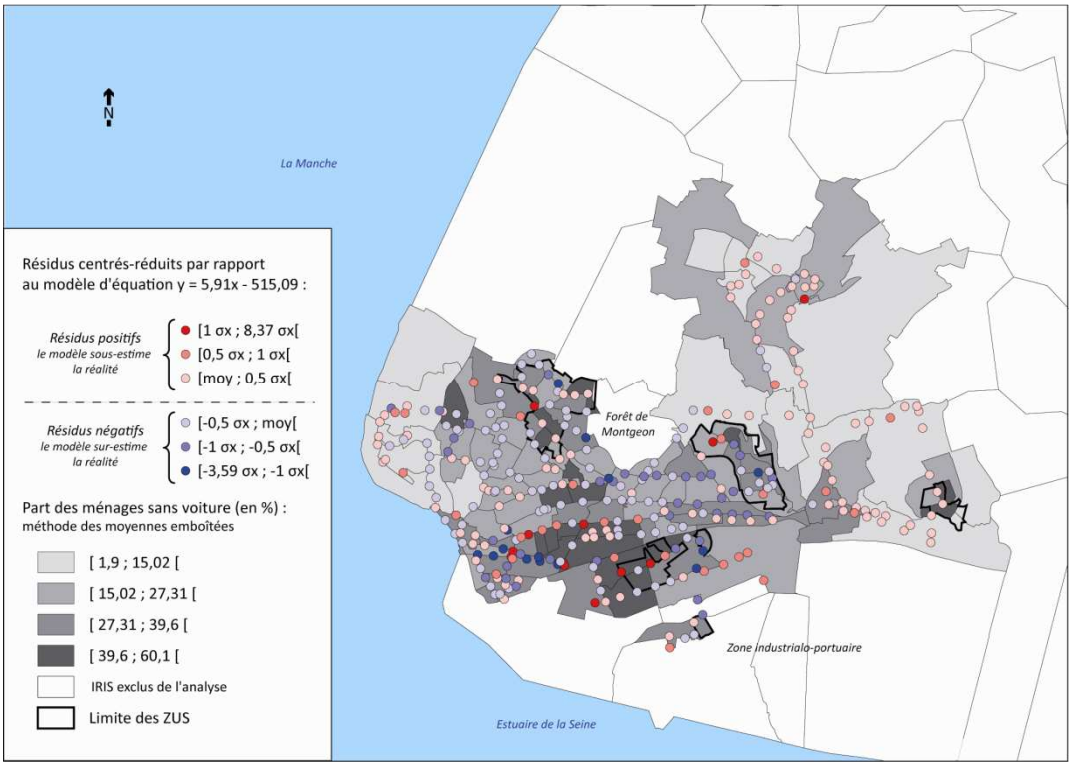
Nous pouvons alors interpréter différemment ces résultats. Premièrement, certains secteurs des quartiers sensibles seraient plus enclavés que d'autres. Leurs habitants présentent des caractéristiques similaires aux autres mais se déplacent moins. Si cette hypothèse comporte certainement une part de vérité et ne doit pas être totalement rejetée, il nous semble peu probable qu'elle explique à elle seule les écarts constatés entre les arrêts du second et du troisième type. En observant la position des arrêts les plus fréquentés dans les ZUS, on s'aperçoit qu'il s'agit souvent de ceux qui se trouvent au niveau de l'entrée ou de la sortie du quartier par les lignes de bus (cf. CARTE 6.09 p.278). Il est possible que de nombreux individus se dirigent spontanément vers les arrêts les plus proches de la sortie de leur quartier ou descendent du bus dès que celui-ci y pénètre. Néanmoins, malgré ces explications, nos hypothèses initiales étaient que le réseau de bus serait davantage utilisé par les habitants des ZUS, quelques soient les arrêts.

Cette analyse apporte donc un résultat finalement assez ambigu puisque la fréquentation des transports en commun ne semble pas être réellement significative dans ces quartiers comme palliatif à un niveau de motorisation faible. Malgré un réseau plus efficace qu'ailleurs (pour les quartiers appartenant au même secteur géographique), les usagers des transports en commun résidant en ZUS, plus nombreux en valeur absolue, n'apparaissent pas particulièrement plus mobiles. Les arrêts surestimés par le modèle dans les ZUS sont d'ailleurs ceux où la densité de population est la plus forte (cf. CARTES 6.07 et 6.08 p.274), ce qui corrobore l'idée que le réseau n'y est peut-être pas plus utilisé qu'ailleurs proportionnellement. Les habitants des banlieues havraises présenteraient dans ce cas un niveau de mobilité inférieur à celui des autres citadins, dont les causes seraient à chercher dans d'autres facteurs.



GRAPHIQUE 6.01: Régression non-linéaire du nombre de passagers par arrêts selon la fréquence des bus

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.
Source : CONNEX 2004



CARTE 6.09 : Arrêts sur-fréquentés, arrêts sous-fréquentés

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.
Source : CONNEX 2004, INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000, Ministère du Logement et de la Ville 2005

6.1.3 La mobilité se joue au delà du déplacement

J. LEVY (2000) propose d'analyser la mobilité à travers un « *système de mouvements potentiels* » qu'il nomme « *virtualités* » et qu'il distingue en trois catégories :

- la « *possibilité* » ou l'accessibilité des lieux ;
- la « *compétence* » ou la capacité de déplacement des individus ;
- et enfin le « *capital spatial* » auquel s'intègre le rapport des individus à la mobilité à travers l'interaction entre les deux premières virtualités (possibilité + compétence) et dont les effets peuvent se résumer, dans le cadre qui est le nôtre, à la production d'une culture de mobilité.

Ce classement offre une grille de lecture très pertinente pour observer la mobilité des habitants des banlieues, notamment parce qu'elle permet de différencier les obstacles qui relèvent de la structure territoriale (topographie et topologie associées) de ceux qui résultent des caractéristiques socio-économiques de ces populations pour enfin se pencher sur les différences profondes qui existent entre ces citadins et les autres.

Même si ils souffrent souvent de ruptures urbaines fortes avec leur environnement, les quartiers sensibles sont de moins en moins enclavés par les réseaux mais y sont au contraire connectés. A. FAURE (1996) expliquait, il y a quelques temps qu' « *un des objectifs habituels de l'aménagement des quartiers réservés à l'habitat consiste à les préserver de la circulation de passage pour éviter les nuisances. Lorsqu'on applique ce principe à des unités urbaines qui comptent plus de 5 000 habitants, on fabrique des isolats, calmes mais sans vie urbaine et éloignés de tout. […] Dans le cas des grands ensembles, le problème serait plutôt de rendre les quartiers perméables à tout type de circulation, à condition de les aménager, de modérer la vitesse et de contrôler les volumes de circulation* » (p.90). Aujourd'hui, de nombreux travaux de requalification des voiries pénétrant, traversant ou jouxtant les grands ensembles sont engagés à l'instar de ceux sur l'axe du Bois-Au-Coq au Havre (cf. CHAPITRE 4) et avancent dans le sens de ces préconisations. De fait, les quartiers sensibles havrais sont parmi les plus accessibles en automobile : larges avenues, double sens de circulation, proximité des axes structurant l'espace havrais (voies rapides en direction de la zone industrielle et des grands centres commerciaux notamment)… Mais ils sont aussi les quartiers périphériques les mieux desservis en transport en commun (bus) et le seront encore plus à l'horizon 2012

(tramway). L'accessibilité des ZUS havraises, hormis peut-être celle du quartier des Neiges, perdu au milieu des infrastructures industrielles et portuaires, ne peut donc pas être remise en question.

Du point de vue de la compétence des individus à se déplacer, la situation des habitants des ZUS est plus problématique. Sous-équipés en automobile, leur dépendance aux transports en commun restreint l'espace qui leur est potentiellement accessible. Les résultats obtenus sur la fréquentation des arrêts de bus en ZUS montrent que, malgré une faible motorisation des ménages, les habitants de ces quartiers n'utilisent pas le réseau de transport en commun autant que l'on aurait pu l'imaginer. La mobilité n'est donc pas seulement une histoire de compétence individuelle mais relève aussi d'autres facteurs. J. LEVY (2000) estime par ailleurs que « *la possession d'une compétence de mobilité est une composante, beaucoup plus qu'une conséquence, d'une position sociale hiérarchiquement inférieure. C'est notamment parce qu'elles sont peu mobiles que les populations les plus démunies sont démunies* » (p. 160). Dans ce cadre, la « compétence » entre en interaction avec le « capital social » des individus : dans la recherche d'une solution à la faible mobilité des populations sensibles, la question de leur capacité à se déplacer ne peut pas être dissociée de celle plus générale du rapport qu'entretiennent ces populations avec la mobilité.

Des facteurs plus socio-psychologiques peuvent ainsi intervenir J-S. BORDREUIL (2000), dans une étude sur les micro-sociabilités liées aux déplacements, nous explique que se déplacer, c'est aller à la rencontre de l'« autre » mais aussi s'exposer à son regard, à travers une image qu'il appelle « *face risquée* ». Souvent stigmatisées, les populations marginalisées limiteraient alors leurs déplacements à ceux obligatoires ou s'effectuant dans des espaces et sur des parcours appropriés afin de réduire leur exposition. Leur vulnérabilité sociale influerait directement sur leur mobilité, c'est-à-dire par effet de causalité sur leur capital spatial, composante du capital social qui est constitué des « *avantages qu'apporte la maîtrise d'un ensemble d'agencement géographiques* » (LEVY, 2003, p.126).

Le sens donné à la mobilité est aussi différent selon la culture du ou des groupes auxquels appartiennent les individus. A propos de la mobilité des jeunes, M. KOKOREFF (1993) a montré comment pour ceux issus des quartiers plutôt aisés d'une

commune de la banlieue parisienne, le déplacement était presque toujours associé à une logique de consommation alors que pour les jeunes des quartiers sensibles, l'objectif était plutôt de s'échapper du quartier et d'occuper les espaces centraux. Les comportements face à la mobilité sont alors divergents. Et si certaines formes semblent identiques, le moteur à l'origine de l'acte de déplacement n'est pas le même. Dans le prolongement de cette idée, nous pouvons aussi penser que la situation socio-économique, familiale, ou résultante d'autres facteurs, d'une personne ne l'autorise pas à s'inscrire dans une perspective de mobilité. Chômeur de longue durée, mère au foyer isolée, personne en incapacité de travailler… tous partagent des ressources économiques faibles, limitant leur capacité de déplacement, mais aussi des situations sociales qui ne justifient pas une importante mobilité. Au contraire, les difficultés du quotidien ou l'exclusion suscitée par ces situations encourageraient plutôt à un repli dans le quartier voire dans le domicile.

Observer les problèmes dans les banlieues ne peut donc pas se résumer à analyser la capacité de déplacement des résidents de ces quartiers que ce soit par ce qu'autorise l'accessibilité du quartier ou par la capacité des habitants à s'emparer des infrastructures à leur disposition. Il faut nécessairement intégrer les autres dimensions de la mobilité. Dans le souci d'approcher ces éléments pouvant faire obstacle à la mobilité, mais aussi pour renouveler notre approche d'une certaine mesure de la mobilité, il nous a semblé nécessaire d'entendre à ce sujet des acteurs qui interviennent dans les banlieues, professionnellement ou politiquement. L'intérêt de cette démarche est alors de percevoir les représentations de la mobilité, qui bien souvent déterminent le sens de l'action menée dans ces quartiers, mais aussi d'approcher plus subtilement les comportements face à la mobilité pour peut-être établir les prémices d'une culture spécifique aux banlieues en termes de mobilité et d'usage de l'espace.

6.2 La mobilité dans les banlieues au crible des représentations

Il existe certains mythes qui s'accrochent aux espaces et à leurs habitants et perdurent pendant des années et des années, sans que jamais quiconque ne les remette en question. A propos de la faible mobilité dans les banlieues du Havre, il en est un qui laisse les havrais incrédules : « *dans ces quartiers, il y a des enfants qui n'ont jamais vus la mer !* ». Entendu à plusieurs reprises pendant nos entretiens (ENTRETIENS P1 et P2 notamment), il a récemment été repris par A. RUFFENACHT, Maire du Havre, lors de son discours d'accueil[74] à F. AMARA, secrétaire d'Etat à la politique de la ville. Son message éminemment politique, « certaines familles vivraient tellement recluses dans leur quartier que leurs enfants n'auraient jamais vu la mer », dénonce une injustice sociale (ENTRETIEN P1) comme un repli sur le quartier (ENTRETIEN P2). Du côté associatif ou institutionnel, cet exemple a quelque fois été repris mais pour émettre des doutes sur la véracité de ces propos (ENTRETIEN I2) ou pour déconstruire ce que ces acteurs considèrent comme une idée reçue, éloignée de la réalité des banlieues (ENTRETIEN A4).

Ce mythe est une caricature exagérée des représentations de la mobilité, ou plutôt de la sédentarité, dans les banlieues. Au cours des entretiens, nous avons obtenus des témoignages moins péremptoires et mieux étayés sur la mobilité des habitants des quartiers sensibles. Si d'une manière générale, les différents acteurs reconnaissent que les questions de mobilité posent problème dans ces quartiers, notamment dans la relation des habitants avec la centralité, nombre d'entre eux relatent ensuite des situations où la mobilité n'est plus un obstacle. Les résidents des ZUS ne seraient pas aussi figés dans leur quartier que les représentations générales le laissent entendre. Cependant, ces mêmes acteurs reconnaissent qu'ils agissent en direction de ces quartiers en partant du principe que ces habitants sont peu mobiles.

6.2.1 Une mobilité déficiente

Mis à part une responsable de centre social (ENTRETIEN A1) qui a dès le début de l'entretien révélé un paradoxe important sur la mobilité des habitants des banlieues, l'ensemble des acteurs rencontrés ont d'abord assimilé aux habitants des ZUS une mobilité

[74] Discours prononcé à l'ouverture du colloque du Conseil National des Villes sur le plan Espoir Banlieue, le 9 Juillet 2008, au Havre

déficiente où le quartier prendrait une place disproportionnée dans l'espace de vie quotidienne des individus mais surtout où le centre-ville en serait rejeté. Certains groupes d'habitants sont aussi désignés comme des publics moins mobiles que d'autres appartenant au même quartier.

6.2.1.1 Le quartier surinvesti

Interrogée sur la mobilité des habitants de son quartier, une élue municipale déclare aussitôt : « *des habitants qui restent sur le quartier, qui n'en sortent plus : sur Mont-Gaillard, c'est vraiment ça* » (ENTRETIEN P2). Le quartier semble avoir principalement valeur de refuge pour ses habitants, face au contrôle policier, et surtout face à la stigmatisation dont ils sont victimes dès qu'ils sont confrontés à des personnes d'autres milieux sociaux.

L'ENTRETIEN AI1 a mis en évidence le rôle protecteur du quartier pour les jeunes garçons dont les déplacements vers l'extérieur sont contrôlés par la police. Cet ancien directeur de centre social (aujourd'hui responsable jeunesse à la Ville du Havre) a réalisé une expérience pour vérifier avec un ami éducateur de Caucriauville ces contrôles dont se disaient victimes les jeunes de son quartier : *« J'ai fait un test un jour avec un éducateur qui avait le look : pitbull, Ford Escort rouge, survêt et aspect vestimentaire chargé pour avoir l'air d'un bon 'relou' de quartier. C'est hallucinant. Flics courtois, mais tu te fais contrôler six fois entre la plage et chez toi. [...] On te fait bien sentir que tu n'es pas dans ta zone. »* Par conséquent, les jeunes hommes restent au pied des tours où ils sont assurés d'être beaucoup moins contrôlés. Cet acteur, sans aucune empathie, évoque surtout le cas de ceux qui s'organisent en petites bandes, dont il estime qu'ils obéissent à un fonctionnement clanique, qui bénéficient d'une « *petite notoriété de kakou dans le quartier* » (ENTRETIEN AI1) mais qui à l'extérieur ne sont rien. En dehors du fait d'échapper aux contrôles réguliers de la police, rester dans le quartier constitue pour ces jeunes la préservation d'une identité et d'une image d'eux-mêmes qu'ils jugent positive. Les sociologues (RINAUDO, 1999 ; KOKOREFF, 2005) ont déjà expliqué comment, dans le souci d'affirmer leur identité, ces jeunes se déplacent généralement en groupes de pairs lorsqu'ils investissent les espaces de la centralité. Cependant, ce même acteur expliquent que s'ils descendent en ville pour « *zoner* », leur « *précarité* » et la « *stigmatisation* » qu'ils rencontrent font en sorte qu'« *ils remontent* » dans leur quartier (ENTRETIEN AI1).

De fait, les animateurs de l'association Trait d'Union estiment que « *beaucoup de jeunes ne conçoivent pas de sortir de leur quartier* » notamment pour trouver un travail (ENTRETIEN A2).

Pour les adultes, l'enfermement dans le quartier serait encore plus important. Les services de proximité sont d'ailleurs pointés du doigt. A Trait d'Union, on déplore le tout sur place car « *ça rend les gens un peu associable de rester tout le temps dans leur quartier* […] *Alors qu'avant ils prenaient le bus, ils rencontraient des gens qu'ils ne voyaient pas d'habitude* » (ENTRETIEN A2). Mais, d'après l'élue du Mont-Gaillard, « *en même temps eux ça ne leur pose pas du tout de problème* (de rester dans leur quartier pour accomplir toutes leurs démarches administratives)*, c'est nous qui avons un problème de conscience* » (ENTRETIEN P2). Les habitants des quartiers sensibles semblent apprécier de pouvoir vivre intégralement sans avoir à quitter leur quartier. Le quartier formerait une sorte de cocon protecteur, une microsociété où chacun trouverait sa place. Selon l'ancien directeur de centre social (ENTRETIEN AI1), il ne serait d'ailleurs pas trop difficile d'être dans Caucriauville quand on est soi-même de Caucriauville : solidarité entre habitants, interconnaissance forte, lien social constant… que certains sociologues ont par ailleurs montré (LEPOUTRE, 1997 ; RINAUDO, 1999). L'attachement au quartier est d'autant plus élevé qu'il réunit des personnes rencontrant les mêmes difficultés. Rester dans le quartier c'est donc s'assurer d'être reconnu et accepté. Sortir du quartier, au contraire, c'est s'exposer à d'autres, de conditions sociales différentes.

6.2.1.2 L'évitement du centre-ville

Les habitants des banlieues limiteraient donc leurs déplacements vers les espaces centraux où la coprésence est forte. Cependant, mis à part l'exemple de la mobilité des jeunes donné lors de l'entretien AI1, les raisons évoquées par les acteurs associatifs relèvent plutôt de l'ordre du fonctionnel :

« *Il faut y aller. Les enfants c'est pas pratique pour prendre le bus. Ils n'ont pas le permis de conduire. De prendre le bus c'est pratique. C'est vrai, y'a des bus en 5 minutes. Ce n'est pas un problème de bus. Mais c'est un problème de coût et d'amener les 5 ou 6 enfants en bas âge, ce n'est pas vraiment idéal. Et aller en ville faire quoi ? Qu'est ce qu'il y'a de plus en ville pour eux que n'apporte Auchan ? Ils ont Auchan. Ils vont passer leur après-midi à Auchan. Mais aller en ville regardez il y'a très peu de personnes… Vous*

regardez quelles sont les populations qui sont en ville ? Ce ne sont pas celles de la Mare-Rouge avec leurs enfants. » (ENTRETIEN A1)

« *Ils ne vont pas en centre-ville car c'est difficile. Ils ont tout ici, tout est fait pour qu'ils n'aillent pas en centre-ville.* […] *Regardez Caucriauville, ils ont tout ce qu'il faut, ils n'ont pas besoin d'aller en centre-ville.* » (ENTRETIEN A2)

« *Aller en ville, pourquoi faire ? Pour acheter des choses qu'on n'a pas les moyens de se payer.* » (ENTRETIEN AI1)

« *Si, ça a créé une scission. Mais on est tous différent. Certains apprécient de passer le Week-end devant la télé, moi je ne peux pas rester enfermée. Il faut accepter les différences. En même temps si les gens ils n'ont pas envie de connaître le musée Malraux c'est leur droit. Chacun ses choix, sa vision de la vie. Ils ne se sentent pas moins havrais que nous parce qu'ils ne vont pas au centre-ville ou manger sur la plage. Leur plaisir c'est de passer l'après-midi à Auchan.* » (ENTRETIEN P2)

Si le déplacement en lui-même est quelque fois évoqué comme un problème à la mobilité des habitants des quartiers sensibles, ce qui intervient le plus souvent dans les commentaires des acteurs est l'inadéquation du centre-ville avec les attentes et les besoins des habitants des quartiers sensibles. Le modèle de consommation offert par les commerces du centre-ville ne correspond pas à celui auquel peuvent aspirer ces populations exclues économiquement. L'hypermarché Auchan, surtout pour les 3 quartiers sensibles voisins, représenterait au contraire un espace accessible physiquement car à proximité mais surtout économiquement.

Limiter la fonction du centre-ville à la simple réalisation d'actes de consommation est par contre bien trop réducteur. L'élue l'exprime bien lorsqu'elle évoque la fréquentation du musée Malraux ou le fait de déjeuner à la plage (ENTRETIEN P2). Elle associe au centre-ville et à ses équipements ou lieux symboliques des valeurs sociales. Les espaces de loisirs et de promenades seraient aussi bannis des mobilités du public des banlieues (« *La plage, la forêt ils y vont rarement.* » ENTRETIEN A2 / « *Alors le dimanche, ils peuvent aller à la plage mais il y a des familles ici qui ne sont jamais allés à la plage. Si on ne les emmenait pas en centre de loisirs, ils ne connaîtraient pas.* » ENTRETIEN A1). Plutôt qu'une dimension économique liée aux coûts du centre-ville

pour ces familles, c'est bien l'écart social et culturel entre les habitants des ZUS et les autres qui influe sur leur mobilité. D'ailleurs, au delà de l'absence d'achat, ne pas pouvoir consommer en centre-ville, est un signe d'exclusion du mode de vie véhiculé par les espaces centraux. Cette situation provoquerait un repli dans le quartier que constatent les acteurs associatifs et politiques et un déficit des déplacements en direction du centre-ville, d'ailleurs qualifié de « *bourgeois* » par les animateurs de Trait d'Union.

6.2.1.3 Une population composée de plusieurs publics aux comportements différents

Il existe néanmoins des différences internes parmi les habitants des ZUS qui ne forment pas un groupe homogène en termes de mobilité. Les « jeunes » ressortent unanimement comme le public le plus mobile de tous (déplacements fréquents, en direction du centre-ville ou vers d'autres quartiers...). Hormis ce groupe, aussi vague soit-il dans sa définition, aucun n'est explicitement cité comme particulièrement mobile. Quelques éléments permettent néanmoins d'établir des distinctions dans cet ensemble homogène que semblent représenter les habitants des banlieues. Certains publics apparaissent alors beaucoup plus vulnérables que d'autres vis-à-vis de la mobilité.

D'abord, le rapport à l'activité professionnelle et aux ressources financières sont considérés comme des variables qui interagissent avec la mobilité des individus. Lorsqu'un acteur dit « *Aller en ville, pourquoi faire ? Pour acheter des choses qu'on n'a pas les moyens de se payer.* » (ENTRETIEN AI1), il met en relation la ressource économique et le motif du déplacement, qui n'est perçu que dans une logique de pratique consumériste du centre-ville. L'exclusion économique et sociale aurait pour conséquence directe l'abandon des comportements de mobilité en direction des espaces économiquement inaccessibles en termes d'achat. Analysée à travers le public des jeunes, cette relation s'avère fausse dans la mesure où la plupart d'entre eux ne bénéficie pas de conditions économiques particulièrement larges mais semble investir spatialement les lieux les plus symboliques de la consommation : centre commerciaux, rues commerçantes, ou comme le constate M. KOKOREFF (1993) à propos des banlieues de région parisienne l'Avenue des Champs Elysées. « *Constituant un espace de rencontre et de drague, de consommation et d'accessibilité aux biens de consommation, ces lieux* (centres commerciaux et rues commerçantes) *participent à la construction d'une identité collective* (pour les jeunes de tous horizons) » (KOKOREFF, 1993).

Par contre, à partir d'un certain âge, ce rapport entre l'exclusion économique et sociale (travail précaire, chômage, inactivité...) et la faible mobilité vers certains espaces (notamment le centre-ville) s'établit plus sûrement. « *Les personnes plus âgées, 45 ans et plus, bougent moins. Ils restent plus sur le quartier avec leur petit marché le jeudi* » (ENTRETIEN A1). Comme nous l'avons indiqué précédemment, les causes sont bien à chercher dans une différenciation sociale de l'espace duquel ils se sentent rejetés. « *Les gens sentent bien que le centre-ville ce n'est pas pour eux.* » (ENTRETIEN A2). Dès lors, certains groupes se trouvent plus en marge de certains espaces que d'autres publics, ce qui les conduit à opérer un surinvestissement dans les mobilités internes au quartier. Les chômeurs et ceux qui vivent d'allocations diverses sont ainsi opposés aux individus exerçant une activité professionnelle dont l'image sociale est davantage préservée. Une élue du Mont-Gaillard (ENTRETIEN P2) scinde d'ailleurs les habitants de son quartier en deux catégories autour de la valeur « travail » entre « *ceux qui travaillent et qui viennent, c'est la maison dortoir, et ceux qui travaillent pas et qui vont faire leur courses à Auchan même pour acheter une baguette* ». Les premiers minimisent leurs rapports avec le quartier et s'en échappent dès qu'ils le peuvent. Les autres se l'approprient et l'occupent dans ce qu'il a de plus symbolique (Auchan pour Mont-Gaillard, les arcades à Caucriauville...).

Dans les représentations de quelques acteurs rencontrés, la mobilité des femmes a aussi été évoquée. De nombreuses associations et institutions havraises travaillent en direction des femmes (centres sociaux, municipalité...) notamment pour les accompagner lors de sorties organisées hors de leur quartier. D'abord parce qu'elles participeraient plus directement au processus éducatif et permettraient d'influencer positivement leur progéniture pour l'écarter des comportements déviants (ENTRETIENS AI1 et P2). Mais aussi parce qu'elles constituent pour une certaine partie d'entre elles un de ces publics fragilisés vis-à-vis de la mobilité. En effet, deux catégories de femmes apparaissent singulièrement enclavées dans leur quartier (voire dans leur îlot) ainsi que nous l'expliqua longuement l'ancien directeur d'un centre social de Caucriauville (ENTRETIEN AI1) : les femmes vivant seules avec leurs enfants et les immigrées, plutôt originaires d'Afrique subsaharienne.

Dans le premier cas, la situation familiale de ces femmes est souvent à rapprocher de conditions d'existence précaires. Leur profil : « *autochtones* », « *3 enfants, chômage du*

mari, divorce, elles coulent » (ENTRETIEN AI1). Ce même acteur nous donne deux exemples qui caractérisent l'isolement de ces femmes. Le premier concerne une dame qui habitait Caucriauville et qui possédait une voiture immobilisée sur un parking depuis plusieurs mois :

« *J'ai souvenir d'une dame qui avait une 205 peugeot toute ribouldingue et je vois sa voiture sur le parking, sur le parking, sur le parking... pendant un mois, deux mois, trois mois, cinq mois... C'est une dame dont les enfants fréquentaient le centre social. Et puis elle petit à petit, une femme vraiment en rupture sociale complète, petit à petit fréquentait le centre social. Et puis un jour on vient à discuter : 'Et votre voiture, elle est en panne ?' 'Non non mais je ne peux plus rouler. Je n'ai pas fait le contrôle technique.' C'est vrai que c'est relativement cher, c'est 300 francs le contrôle technique, les gens n'ont pas toujours les moyens. Elle me fait : 'Non non, ce n'est pas ça mais il faut que j'aille là.' Là à 500 mètres. C'est une dame elle était tellement décrédibilisée par rapport à ses voisins, par rapport à ses soucis perso, par rapport à ses soucis professionnels qu'elle a rencontrés à une époque, elle ne savait plus sortir de son îlot.* » (ENTRETIEN AI1)

Le second concerne des femmes fréquentant son centre social qui lui avaient demandé s'il pouvait leur organiser une sortie pour aller voir les décorations de Noël... dans le centre-ville du Havre. Elles voulaient quelqu'un pour les accompagner avec leurs enfants en car. Les difficultés rencontrées par ces femmes sont si fortes qu'elles n'arrivent plus à sortir du cocon protecteur qu'est devenu le quartier pour elles.

Pour les femmes immigrées, le problème est un peu différent et variable selon les situations individuelles, que ce soit pour des raisons plutôt culturelles (ENTRETIEN A1 / « *Parce que c'est une population de femmes de familles d'origine algérienne où le mari se déplace plus que la femme déjà, le mari travaille, la femme reste plus à la maison.* ») ou liées à l'organisation familiale (ENTRETIEN A1 / « *La femme africaine aussi, parce qu'il y a tellement d'enfants, parce que la fratrie est tellement importante que je dirais qu'elle n'a pas le temps d'aller en ville* »). Il s'agit donc moins d'un repli dans le quartier et le domicile que d'une reproduction d'un mode de vie traditionnel incompatible avec le comportement occidental dominant en matière de mobilité. Cependant, si ces femmes semblent fréquenter assez peu le centre-ville du Havre, elles sont capables de faire preuve d'une très grande mobilité, insoupçonnée par de nombreux acteurs.

A travers l'exemple des femmes apparaît certainement le second mode de distinction, après l'opposition entre les jeunes et les non-jeunes (enfants, adultes affirmés, personnes âgés...), qui revient systématiquement dans les témoignages d'acteurs pour différencier les habitants des banlieues en matière de mobilité : l'origine ethnique. En effet, la plupart des acteurs, qui tentent d'expliquer les différences de comportements face à la mobilité, commencent par une distinction entre les autochtones (appelés « *gaulois* » ou « *cauchois* » par certains acteurs) et les autres, issus de l'immigration, quelque soit leur origine : « *Un problème que l'on rencontre, surtout avec les familles gauloises, sortir de cet îlot* (le pré-fleuri à Caucriauville) *est pour eux un véritable traumatisme.* » (ENTRETIEN AI1). Un manager de territoire du Mont-Gaillard (ENTRETIEN I2) établit le même constat. Les familles, liées au Havre depuis très longtemps, seraient paradoxalement celles qui subissent le plus un cloisonnement au quotidien dans les ZUS, et pas seulement en raison de leur âge. Nous pouvons émettre l'hypothèse que les situations d'exclusion sociale sont beaucoup plus fortes et inscrites dans le temps pour ces familles qui ont progressivement perdu toute attache avec ce qui se trouve au-delà des limites du quartier, le peuplement des ZUS s'étant réalisé à partir des personnes issues de l'immigration récente qui sont venus s'additionner aux autochtones vivant dans les conditions socio-économiques les plus basses (qui ne leur ont pas permis de quitter ces quartiers à ce moment là). Les familles étrangères (parents étrangers et immigrés) paraissent alors plus mobiles que les « gaulois ».

6.2.2 Le paradoxe de la mobilité dans les banlieues

Si dans un premier temps les acteurs nous ont décrit les habitants des banlieues comme des populations peu mobiles, presque sédentarisées dans leur quartier. Beaucoup ont ensuite adopté un second discours sur cette mobilité, évoquant même des paradoxes importants sur la mobilité des résidants des ZUS. D'abord, ceux-ci se révéleraient finalement assez mobiles, en dehors d'un cadre de lecture classique de modèle de mobilité. Ensuite, les effets des politiques actuelles seraient contre-productifs dans le maintien et le développement de la mobilité dans les banlieues afin de réintégrer leurs habitants dans la ville.

6.2.2.1 Une sédentarité controversée

A partir des différenciations internes, certains publics sont définitivement classés comme des publics mobiles, et notamment les jeunes, individus qui se déplacent le plus selon les acteurs :

« *Les jeunes se déplacent davantage, en centre-ville et à la plage. Surtout l'été. Et ils sont plus sur le quartier l'hiver.* […] *Je ne dis pas qu'ils fréquentent le centre-ville, ils fréquentent des lieux dans le centre-ville : l'espace Coty et, avant l'espace Coty, en face du Quick* » (ENTRETIEN A1).

« *En même temps ils descendent beaucoup à la ZAC Coty le samedi après-midi, enfin les jeunes.* » (ENTRETIEN P2)

Cette mobilité des jeunes des quartiers sensibles correspond alors tout à fait à celle que décrit M. KOKOREFF (1993 et 2005), orientée vers les lieux les plus symboliques et aux heures d'affluences, quand il faut y être vu. Mais leur mobilité dépasse cette polarisation par les lieux de centralité puisque l'on apprend que les jeunes se rassemblent en équipes de foot dans les quartiers et s'affrontent lors de rencontres soigneusement organisées par les jeunes eux-mêmes, en dehors de tout cadre institutionnel (ENTRETIENS I2 et A2). Malgré un esprit d'appartenance au quartier clanique exprimé avec conviction par les tags (« *BdB en force* », « *Caucri en force* »…) et rapportées par les acteurs (ENTRETIENS AI1, A2, A4), des relations sociales inter-quartiers existent aussi et apparaissent à travers la mobilité des jeunes qui se rendent visites : « *Parfois je suis surpris de voir des jeunes de certains quartiers dans les autres quartiers* » (ENTRETIEN A2). Ces jeunes sont donc un public particulièrement mobile, peut-être plus encore que ceux d'autres quartiers qui, comme l'explique M. KOKOREFF (1993), valorisent les rencontres dans les lieux privés (domicile…) ou semi-privés (cafés…) pour se rencontrer contrairement aux jeunes des banlieues qui n'ont pas d'autres choix que d'investir les lieux publics.

Seulement, les jeunes ne sont plus les seuls à devenir mobiles dans le discours de nos acteurs. En effet, alors que le centre-ville est qualifié de lieu peu attractif pour les habitants des quartiers sensibles, un quartier de la ville basse, peu éloigné du centre historique, est désigné comme un espace de polarisation des habitants de toutes les banlieues havraises. Il s'agit du quartier du Rond-Point (cf. CHAPITRE 7) avec son

marché hebdomadaire. Dans ce quartier en position centrale dans la ville mais relativement populaire tant dans les commerces qu'il accueille que dans la composition de sa population, se retrouve une partie des habitants de condition modeste, notamment ceux issus de cultures étrangères. Dans le discours des animateurs de Trait d'Union (ENTRETIEN A2), ce quartier n'est pas tout à fait assimilé au centre havrais qu'ils qualifient de « *bourgeois* ». Néanmoins, cet espace est décrit comme le lieu de rencontre des habitants de toutes les banlieues du Havre (ENTRETIENS A2 et A4). Il pourrait donc avoir une fonction de centralité populaire (cf. CHAPITRE 7). Le marché du samedi au Rond-Point reste pour eux une des rares occasions où les *adultes* (en opposition aux *jeunes*) se rendent en centre-ville : « *heureusement qu'ils vont au marché* » diront d'ailleurs les animateurs de l'association Trait d'Union (ENTRETIEN A2) qui constatent aussi que « *même le samedi matin ça devient rare* ».

Mais la mobilité des résidents des ZUS devient plus surprenante lorsqu'elle se déploie à une autre échelle. S'ils privilégient les déplacements internes au quartier plutôt qu'en direction du centre-ville, ces personnes sont aussi capables de parcourir de grandes distances pour certaines occasions :

« *Si les soldes il y a, ils vont aller à Auchan. Où alors ils vont aller à Paris, carrément. […] Parce qu'à Paris, il y a les soldes, y'a Barbès, y'a les Puces, y'a le marché de Mantes-la-Jolie qui est très connu, réputé. Enfin, ils vont se déplacer, ils vont prendre le car. Il y a des associations sur le quartier qui organisent régulièrement des départs vers Paris, le car est plein en deux minutes. Et là vous retrouvez des familles que vous ne retrouvez pas en ville mais ils vont prendre le car pour aller à Paris. A Paris, on sait où aller. Mais on va pas aller à Paris pour visiter Paris. Vous allez à Paris pour acheter des tissus, acheter des bijoux, au moment des fêtes, parce que c'est assez marquant sur le quartier, en Juin, c'est le moment des mariages donc il faut acheter des bijoux, acheter des vêtements, et bien on va à Paris. On ne va pas aller au Havre, de toute façon c'est trop cher, et puis il y a plus de choix.* » (ENTRETIEN A1).

« *Nous on a eu des enfants dans des associations, SAM..., qui n'ont jamais vus la mer. Non mais c'est un paradoxe. Et par contre qui sont allés 3 ou 4 fois à Paris à Disneyland ou à…* » (ENTRETIEN P2).

Les déplacements dans des lieux distants mais attractifs prennent placent dans le comportement de mobilité des habitants des quartiers sensibles. Beaucoup utilisent les canaux associatifs ou d'animation municipale pour voyager à moindre coût. Cependant, d'autres organisent eux-mêmes ces déplacements. E. LEMERCIER, sociologue, nous expliquait que, dans la ZUS du Château-Blanc dans l'agglomération rouennaise, son terrain de recherche, plusieurs femmes se coordonnaient entre-elles pour faire le déplacement régulier vers Paris. Dans le même ordre d'idée, le directeur de Trait d'Union (ENTRETIEN A2) rapporte que le retour au Bled pendant la période estivale se démocratise pour un certain nombre de familles maghrébines des quartiers concernés par l'association. Il constate une véritable évolution depuis une dizaine d'années, en observant de plus en plus de jeunes s'absenter des activités de l'association avec ce motif, un ou deux mois pendant l'été.

Cette mobilité interrégionale, voire internationale, montre bien que le déplacement en lui-même n'est pas toujours un obstacle à la mobilité des habitants des ZUS. Il est certes évident que la non-possession d'une automobile entrave la mobilité des individus dans des agglomérations conçues autour de la voiture pour mode de déplacement dominant. Cependant, d'autres facteurs entrent en compte. Ce qui guide les déplacements des familles qui résident en ZUS (comme pour les autres), c'est un rapport coûts/avantages. S'il en a certainement toujours été ainsi, plusieurs évolutions modifient les rapports qu'entretiennent les habitants des ZUS avec l'espace urbain, en favorisant le repli au sein du quartier mais en développant parallèlement des déplacements très éloignés du domicile pour certaines activités, auparavant exceptionnelles, qui s'intègrent aujourd'hui aux modes de vie des habitants des banlieues.

6.2.2.2 Une adaptation aux possibilités offertes

Parce que la mobilité des résidents des ZUS est jugée faible, de nombreuses actions sont menées dans ces quartiers pour pallier à cette déficience supposée. Le développement des services de proximité (cf. CHAPITRE 5) prend racine dans un constat de sédentarité dans les quartiers sensibles où, pour accroître l'accessibilité de ces publics, on tend à rapprocher le service de l'usager. Seulement, cette stratégie est contreproductive vis à vis d'un travail pour développer la mobilité des habitants. En effet, ainsi que le directeur de Trait d'Union le remarque, ces services désapprennent aux habitants des banlieues à être

mobiles : « *on met des services de proximité et, paradoxalement, pour le travail on leur demande de la mobilité. On leur demande de faire un effort de mobilité alors qu'on leur apprend que tout peut être à proximité* » (ENTRETIEN A2). Ces services les encouragent à rester dans le quartier puisque « *les gens ne vont en ville que quand ça les intéresse* » (ENTRETIEN A2) et que ne plus sortir du quartier « *ne leur pose pas de problèmes* » (ENTRETIEN P2). D'après certains responsables associatifs, certains des plus jeunes n'envisagent même plus de quitter la ville voire leur quartier pour trouver du travail. La proximité des services rend possible la mise en place d'un ghetto qui ne choque pas toujours une partie des habitants.

Dès lors, la plupart des associations ou des centres sociaux présents dans les quartiers sensibles organisent des actions pour apprendre aux gens à sortir de leurs quartiers et à se confronter à un autre environnement. Les sorties culturelles (spectacle…) ou de loisirs (parc d'attraction, voyage à Paris…) sont parfois le prétexte à une dimension éducative du déplacement : comment prendre les transports en commun ? Comment lire une carte ? … Cependant, si quelques habitants nécessitent un réel accompagnement en ce sens, à l'instar des mères de familles de Caucriauville qui souhaitaient aller voir les décorations de Noël du centre-ville (ENTRETIEN AI1), la plupart savent faire preuve d'autonomie en dépit de leurs difficultés sociales et culturelles (maîtrise de la langue française, analphabétisme). Ils utilisent les associations pour sortir à moindre coût, mais seraient tout à fait capables d'organiser eux-mêmes ces déplacements en cas d'un tarif préférentiel (le coût du déplacement reste un obstacle) et surtout d'une réelle motivation pour l'évènement ou le lieu. Les familles des banlieues savent tirer de l'intervention sociale dans les quartiers les éléments qui contournent les obstacles à leur propre mobilité, vers les destinations qui les intéressent :

« *Non mais parce que les familles sont tellement habituées dans le quartier que la plage ce n'est pas une sortie. Et on ne consomme pas aussi la plage. Moi je trouve que la problématique dans ces groupes de parentalité c'est qu'on n'est aujourd'hui dans une société de consommation, les mamans, elles sont quand même là 'bon bah moi votre groupe de parole sur comment dire non à mes enfants ça ne m'intéresse pas. Mais par contre la sortie à Bagatelles ou la sortie à Disneyland ça m'intéresse. Je vais payer ça*

1€50 ou 10€, ça va m'intéresser. Tous mes enfants vont aller passer la journée à Disneyland.' » (ENTRETIEN P2)

L'opportunisme que dénonce cette élue est en réalité une manière d'atteindre ce qui leur est inaccessible mais attractif. L'évolution de l'offre associative vers des activités de plus en plus éloignées a accru l'aire de déplacement des familles, d'où le paradoxe révélé précédemment : si les enfants n'ont jamais vu la mer, c'est qu'ils ont l'habitude de nager dans les piscines à vagues plus éloignées (comme celle de Lillebonne, sortie régulière pour les structures d'animation de la région havraise) mais pas qu'ils ne sortent jamais de leur quartier.

Conclusion :

La mobilité des habitants des banlieues s'arrange ainsi de ses contraintes mais toujours pour viser ce qui leur paraît intéressant. Elle est en adéquation avec le mode de vie de ces individus. D'après les entretiens, les habitants des banlieues semblent animés par un désir d'entre-soi et de rejet des espaces de coprésence (où plutôt de mixité sociale), notamment pour les plus âgés. Améliorer le capital de mobilité de ces personnes est alors nécessaire pour leur permettre d'accéder à certains espaces, peu accessibles, de sortir d'un milieu enclavant[75] et d'accroître leur intégration à la ville afin que n'apparaissent pas les ghettos que tout le monde craint. Cependant, la mobilité des habitants des ZUS est-elle si différente de celle des résidents des autres quartiers. N'observe-t-on pas un phénomène similaire de repli et de stratégies d'évitement chez la plupart des citadins ?

[75] Certaines personnes ne parviennent à sortir de leurs difficultés personnelles (alcoolisme, chômage…) à cause d'une pression du groupe déconstructive et de la perte de lien social associée aux changements (ENTRETIEN AI1).

Chapitre 7

Vers une mobilité spécifique dans les banlieues

Pourvus d'un capital de mobilité plus faible qu'ailleurs (bas niveau de motorisation, dépendance aux transports en commun, mauvaise intégration économique et sociale…), les habitants des quartiers sensibles semblent beaucoup moins mobiles que les autres citadins. Les représentations des acteurs rencontrés à ce sujet sont cependant contradictoires : si, dans un premier temps, elles confirment un repli autour du quartier et du domicile pour une grande partie des résidents des banlieues, jusqu'à défendre l'idée de cas particuliers d'immobilité totale dans le quartier (notamment avec l'exemple des enfants qui n'ont jamais vu la mer, fantasme havrais du cloisonnement des banlieues), elles révèlent dans un second temps l'existence de déplacements importants parfois insoupçonnés. L'existence de telles mobilités remettrait en question l'idée même d'un enfermement des habitants dans leurs quartiers au quotidien.

Une enquête par questionnaire fut menée auprès des habitants pour tenter de surmonter cette contradiction. L'objet de notre étude a alors été de proposer une mesure de la mobilité dans les banlieues, permettant d'identifier et de prendre en compte les formes particulières de mobilité des habitants des ZUS, dans l'hypothèse où celles-ci se distingueraient de celles des autres citadins résidant, bien entendu, dans les mêmes secteurs géographiques (mais hors ZUS). Les résultats de cette enquête, réalisée dans deux quartiers havrais, Aplemont et la ZUS de Caucriauville, font apparaître le rôle du quartier comme facteur de différenciation de la mobilité. Nous ne retenons pas ici sa dimension spatiale (localisation, réseaux…), dont nous ne sous-estimons pas par ailleurs l'importance (cf. CHAPITRE 4), mais plutôt sa composition sociale. Le quartier est alors l'espace de concentration de populations spécifiques aux mobilités particulières. Ces résultats nous ont aussi permis d'approfondir la question de la relation au centre-ville, qui semble être le rapport le plus problématique qu'entretiennent les habitants des ZUS avec l'espace urbain.

7.1 Présentation et premiers résultats de l'enquête

Quelles soient temporelles (durée de l'enquête, durée des entretiens...), matérielles (coût...) ou dépendantes du terrain d'étude et du public ciblé, beaucoup de contraintes pèsent sur une enquête par questionnaire. Cette situation impose de faire des choix méthodologiques pour atteindre l'objectif recherché initialement : mode de passation, échantillonnage... De l'ébauche de notre projet d'enquête jusqu'à la réalisation de traitements spécifiques pour interpréter les résultats, nous nous sommes concentrés autour de l'idée de produire une mesure de la mobilité dans les banlieues qui ne soit pas influencée par un modèle de mobilité et qui puisse donner lieu à une comparaison avec d'autres quartiers.

Dans le souci de décrire au mieux les choix qui ont été les nôtres, nous préciserons en premier lieu les conditions de réalisation de l'enquête, la méthode de construction des variables approchant cette mesure de la mobilité, ainsi que les résultats d'une analyse multi-variée précisant quelles pourraient être les variables explicatives de la mobilité dans notre étude.

7.1.1 Terrain d'étude et échantillonnage

Cette enquête a été réalisée sur deux IRIS havrais. Plusieurs critères nous ont semblé déterminants dans leur sélection :

- la proximité sociale. Si nous souhaitions effectivement comparer la situation d'un quartier identifié en ZUS avec celle d'un autre quartier non-classé, il nous semblait néanmoins plus intéressant de ne pas choisir deux IRIS trop distincts au regard de leur composition sociale. L'appartenance à deux classes d'IRIS, réalisée à partir de notre typologie (cf. CHAPITRE 2), relativement proche socialement nous semblait alors une nécessité. L'un des IRIS devait alors appartenir à la catégorie « quartier d'exclusion sociale » (qui était celle la plus proche des ZUS) et le second à la catégorie quartier populaire, chacun d'eux devant être représentatif de sa catégorie ;
- la proximité géographique. De la même manière, il nous a paru plus opportun de choisir deux IRIS appartenant à une même catégorie d'espace qui se traduira ici à travers deux critères sommaires, la distance au centre et la position vis-à-vis du niveau de la mer. Si le premier critère trouve logiquement son explication dans une étude comparative des mobilités, le second constitue plutôt un garde-fou quant aux

représentations différentes que l'on a de la ville, que l'on se trouve (ou non) sur le plateau[76] ;

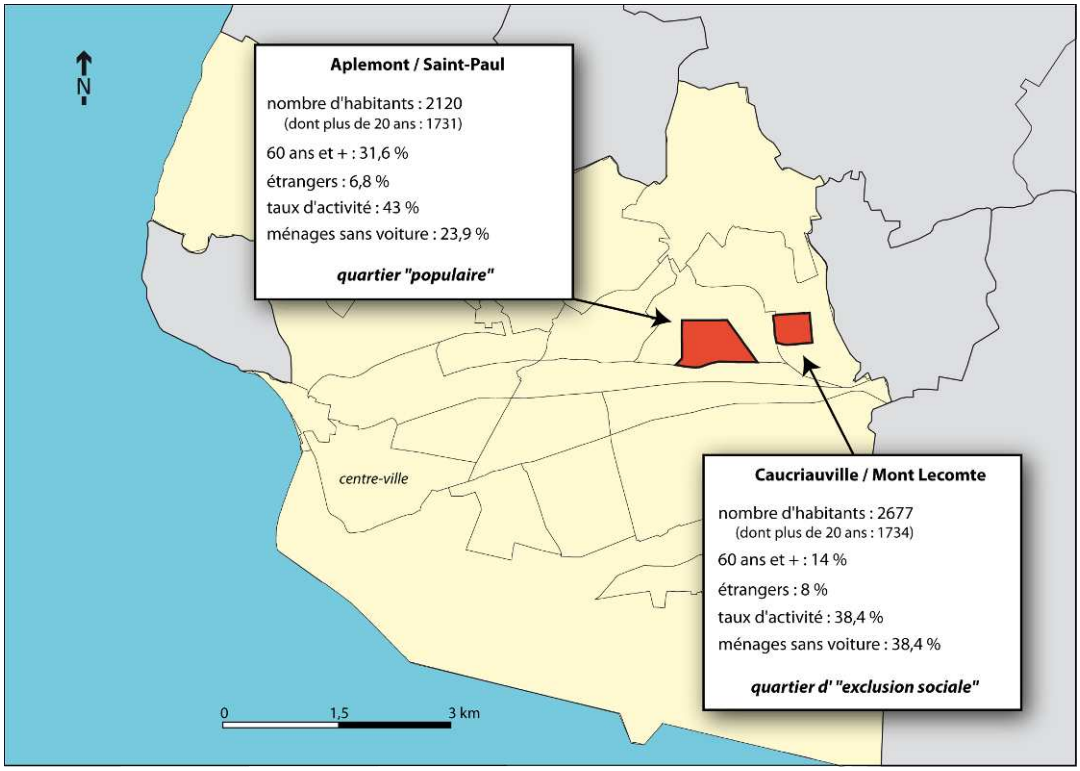
- la proximité spatiale. Afin de limiter les effets liés au positionnement des quartiers au regard des réseaux urbains et de la localisation d'un ensemble d'équipements, nous avons décidé de choisir deux IRIS finalement assez proches. Nous avons également souhaité maintenir une certaine distance avec certains équipements, à l'instar du centre commercial Auchan du quartier du Mont-Gaillard, lequel obéissait à la fois à une logique d'équipement de quartier pour les habitants voisins et d'équipement d'agglomération pour les autres havrais. Il aurait été alors difficile de dissocier ces deux éléments dans notre enquête.

A partir de ces différents critères, notre choix s'est naturellement porté sur les quartiers de Caucriauville et d'Aplemont dans lesquels nous avons choisi deux IRIS occupant des positions centrales : « Caucriauville – Mont-Lecomte » et « Aplemont – Saint-Paul » (cf. CARTE 7.01 p.301).

Le quartier d' « Aplemont – Saint-Paul » est un quartier mixte composé de maisons individuelles et d'habitat collectif. Ses habitants sont plutôt âgés puisqu'au recensement de 1999, l'INSEE dénombrait plus de 31 % de personnes de plus de 60 ans. Cette situation semble, a priori, inchangée. La plupart des ménages de cet IRIS possède une voiture. Au contraire, le quartier de « Caucriauville – Mont-Lecomte » est exclusivement constitué d'immeubles. Sa population est beaucoup plus jeune qu'à Aplemont et les grands ménages plus nombreux. Cependant, le taux d'activité dans ce quartier est à peu près similaire à celui d'Aplemont. Mais la part des ménages sans voiture y est significativement plus forte. Si nous présentons la situation de ces quartiers au regard des trois variables que sont l'âge, l'activité et la motorisation, c'est que nous estimons qu'elles jouent toutes un rôle, à des degrés divers, dans la mobilité des individus. La spécificité d'Aplemont concernant l'âge plus avancé de ses habitants peut alors être compensée par son niveau de motorisation plus fort, et réciproquement pour Caucriauville. Les mobilités des habitants de ces quartiers

[76] La ville du Havre présente en effet la particularité d'être divisée en deux part égales selon une position basse (la ville-basse) et une position haute (la ville-haute), sur un plateau qui s'élève à environ 80 mètres du niveau de la mer. Les connexions entre la ville-haute et la ville-basse se réalisent par l'intermédiaire de quelques routes à haut débit, auxquels s'ajoutent quelques voies secondaires. Nous pouvons donc supposer que la position haute ou basse des individus dans la ville aura des répercussions sur leur représentation du centre-ville (en ville-basse) et leur mobilité.

sont alors globalement comparables sans que rien ne laisse, d'ores et déjà, supposer une plus forte mobilité dans un des deux quartiers.



CARTE 7.01 : Les quartiers de l'enquête

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source :INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

La passation de cette enquête s'est déroulée en face-à-face au domicile des personnes interrogées. Pour l'occasion, trois étudiants ont été recrutés pour recueillir chacun une soixantaine de réponses. Pour obtenir un échantillonnage proche de la réalité, la méthode des quotas a été employée où chaque enquêteur, selon son terrain, devait atteindre certains objectifs notamment en matière de genre des individus, d'âge et de type de logement. Une certaine marge de tolérance fut accordée à chaque enquêteur en raison de la relative obsolescence des données d'échantillonnage[77], des non-réponses liées à certaines catégories de personnes (à Caucriauville, les hommes semblent plus enclins à ouvrir leur porte et à accepter de répondre), et du temps imparti à chaque enquêteur pour restituer ses questionnaires. Concernant le quartier d'Aplemont, les quotas en matière de type de logement n'ont, malheureusement, pas du tout été réalisés en raison d'un très fort taux de non-réponse dans les appartements, qui a conduit les enquêteurs à s'en détourner

[77] INSEE RGP 1999.

au profit des pavillons. Néanmoins, l'échantillonnage se trouve légitimé vis-à-vis des autres variables (cf. TABLEAU 7.01 p.302).

	APLEMONT		CAUCRIAUVILLE	
VARIABLES	RGP 1999	Echantillon	RGP 1999	Echantillon
Hommes	51,80 %	52,50 %	46,60 %	57,30 %
Femmes	48,20 %	47,50 %	53,40 %	42,70 %
Plus de 60 ans	31,60 %	28,70 %	14,00 %	15,80%
Appartements	41,30 %	2,00 %	100,00 %	100,00 %
Locataires	61,70 %	72,30 %	91,60 %	96,30 %
Actifs	43,00 %	54,50 %	38,40 %	40,20 %
Grands ménages	4,80 %	5,90 %	13,60 %	28,00 %

TABLEAU 7.01 : Comparaison entre la population de référence et l'échantillon d'enquête

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Le nombre de questionnaires remplis est de 183 pour l'ensemble des terrains d'études et se compose de 101 questionnaires pour « Aplemont – Saint-Paul » et de 82 questionnaires pour « Caucriauville – Mont-Lecomte ». Pour établir le seuil d'erreur lié à la taille de l'échantillon (le risque d'erreur accepté est de 5%), nous appliquons la formule suivante :

Erreur potentielle = $1{,}96\sqrt{p\frac{1-p}{n}}$ où p est le pourcentage de réponse, et n la taille de l'échantillon.

Nous pouvons ainsi établir que, pour l'ensemble de notre échantillon (183 réponses), le risque d'erreur maximum est de 7,24%, pour un risque d'erreur accepté de 5%. Ce risque d'erreur est applicable quand le résultat à une question, où seules deux réponses sont possibles, est égal pour les deux occurrences (50/50). Les taux d'erreur maximaux pour les sous-ensembles Aplemont et Caucriauville sont respectivement de 9,75 % et de 10,82%. Ces résultats peuvent paraître moyens mais il aurait fallu multiplier le nombre de questionnaires remplis par deux pour que le taux d'erreur maximum de l'ensemble atteigne

seulement 5% et par quatre pour les taux de chacun de nos sous-ensembles. Ces taux[78] nous apparaissent comme un juste équilibre entre le niveau d'exigence et le coût de l'enquête.

7.1.2 Traitements

Bien que notre questionnaire soit construit autour de nombreuses questions fermées, il était nécessaire de trouver un moyen pour synthétiser l'ensemble des résultats. Le choix de transformer certaines réponses (variables qualitatives ordinales) en valeurs (variables quantitatives discrètes) permet ensuite de combiner plusieurs questions de formes similaires et d'en synthétiser les résultats. Cette méthode a été utilisée pour construire un indice d'aire de déplacement autour du domicile mais aussi pour comprendre quels espaces étaient privilégiés dans le cadre des mobilités quotidiennes.

7.1.2.1 Quantification de la mobilité à partir d'une aire moyenne de déplacement

Afin de donner une mesure quantitative à la mobilité des personnes interrogées et de pouvoir ainsi comparer les moyennes obtenues pour les résidents des deux quartiers, nous avons choisis d'évaluer cette mobilité à partir de la distance au domicile pour un certain nombre de déplacements aux motifs variés : « activité professionnelle (ou formation) », « achat de denrées alimentaires », « achat de vêtements ou activité de loisirs », « usage de services publics », « promenade » et « bureau de poste fréquenté » (cf. ANNEXE n°05 / questions 6 ou 16, 17, 19, 21, 23 et 43). La diversité de ces motifs de déplacement est censée représenter les différentes facettes de la mobilité intégrant des mouvements à fréquence quotidienne ou hebdomadaire mais qui reflètent tous une aire de projection particulière[79].

Dans cette conception de la mobilité, que nous savons partielle, un individu hyper-mobile sera un individu dont les déplacements seront tous dirigés vers l'agglomération et au-delà, ou du moins vers le centre-ville. Une telle situation traduirait un éclatement de l'espace de vie dans la ville, où les distances entre les points d'attraction s'allongent, à l'image des modes de vie métapolitains que décrit F. ASCHER (1995). Cette forme de mobilité, fortement liée à l'usage de l'automobile, aurait d'ailleurs tendance à devenir une

[78] Une table de taux d'erreur pour la population globale ainsi que pour chacun des sous-ensembles étudiés est consultable en ANNEXE n°05
[79] Le questionnaire est disponible en ANNEXE n°05.

norme, au sens de point de repère, en matière de définition de l'individu mobile. Ainsi, nous sommes perçus comme peu mobiles si nous ne répondons pas « aux canons de mobilité » qu'elle décrit, à savoir des déplacements nombreux, motorisés, et vers des espaces éloignés les uns des autres comme du domicile. Cette conception de l'individu mobile est cependant assez communément admise, notamment chez de nombreux acteurs que nous ayons rencontrés. Pourtant, F. ASCHER (1998) lui-même désacralisa ce modèle de mobilité, notamment lorsqu'il réhabilita le rôle du quartier dans l'espace de vie des individus. Il existe bel et bien des modèles de mobilité qui, à défaut de pouvoir être comparés numériquement, correspondent chacun à un mode de vie, conjonction entre la situation socioéconomique d'un individu, sa localisation résidentielle et celles de ses activités principales. Mais parce que cette forme d'hyper-mobilité, fondée sur une aire de déplacements quotidiens élargie, est bien souvent associée au discours dominant, il nous paraît intéressant de la prendre comme mesure de la mobilité dans notre enquête.

Dès lors, l'individu peu mobile verra son aire de déplacement rétrécie à l'échelle de son quartier ou des espaces l'environnant. Afin de saisir les distances de déplacement relatives à chaque motif, nous avons proposé dans notre questionnaire un choix de réponses ordonnées commun à l'ensemble des questions sur les lieux de déplacement les plus fréquents par motifs. Puis, nous avons attribués une valeur comprise entre « 0 » et « 5 » à chaque occurrence (cf. TABLEAU 7.02 p.304). Pour chaque individu, la somme des réponses aux 6 questions permet alors d'obtenir une certaine mesure de la mobilité comprise entre « 0 » et « 30 »[80].

OCCURRENCE	VALEUR
Absence de réponse ou jamais de déplacement	0
« dans votre quartier »	1
« dans un quartier voisin »	2
« en centre-ville »	3
« dans l'agglomération et zone industrielle »	4
« au-delà »	5

TABLEAU 7.02 : Scores attribués aux différentes modalités (1)

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

[80] Si nous n'avons pas choisi d'utiliser la moyenne, c'est pour ne pas créer de doute quant à l'interprétation du résultat en rapprochant la valeur obtenue de notre variable ordinale. En effet, si nous obtenons la valeur « 2 », il ne serait pas judicieux de l'associer à l'occurrence « dans un quartier voisin » si par ailleurs les réponses apportées par l'individu sont uniquement « dans votre quartier » et « en centre-ville ».

Pour l'ensemble de la population étudiée, nous obtenons alors une valeur moyenne de 12,84 et, respectivement pour Aplemont et Caucriauville, de 12,16 et de 13,68. Ainsi, l'aire de mobilité semble plus forte à Caucriauville qu'à Aplemont alors même que le niveau de motorisation des ménages est beaucoup plus fort dans ce second quartier. Ce facteur ne semble donc pas pouvoir expliquer la différence obtenue, et il faut alors peut-être à d'autres variables explicatives et notamment la structure par âge. Le TABLEAU 7.03 (p.305) apporte l'explication du décrochage d'Aplemont : une population vieillissante qui paraît bien moins mobile qu'à Caucriauville, avec un taux d'« *individus de plus de 60 ans* » deux fois plus élevé que dans la ZUS.

	APLEMONT	CAUCRIAUVILLE	ENSEMBLE
18-40 ans	14,10 (+/- 0,86)	14,12 (+/- 1.19)	14,11 (+/- 0,73)
40-60 ans	14,70 (+/- 1,22)	14,04 (+/- 1,62)	14,39 (+/- 0,99)
60 ans et +	6,72 (+/- 1,01)	11,54 (+/- 2,23)	8,21 (+/- 1,19)
ENSEMBLE	**12,16 (+/- 0,90)**	**13,68 (+/-0,89)**	**12,84 (+/- 0,65)**

TABLEAU 7.03 : Aires de déplacement selon l'âge et le quartier (les valeurs entre parenthèse correspondent aux marges d'erreur calculées pour chaque moyenne[81])

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Si Aplemont décroche pour la classe d'âge supérieur, il n'en est pas de même pour les autres classes où la proximité des valeurs avec celles de Caucriauville ne laisse aucune place à une différence significative. La mobilité des habitants de Caucriauville semble donc du moins égale, sinon supérieure pour la population la plus âgée, à celle d'Aplemont, ce qui entre en contradiction avec l'idée souvent répandue, notamment parmi les acteurs rencontrés, que les habitants des quartiers sensibles sont moins mobiles que les autres[82].

[81] Dans le cas de variables continues, une autre méthode de calcul du risque d'erreur de la moyenne lié à la taille de l'échantillon existe (DAGNÉLIE, 1998). Cette méthode est valable en cas d'échantillon aléatoire. S'agissant d'un échantillon proche de ceux par quotas, nous pouvons estimer que les marges d'erreur réelles sont plus faibles. La formule suivante nous donne les bornes minimales et maximales pour chacun de nos sous-ensembles :

$$[\overline{Y} - \frac{2\sigma(Y)}{\sqrt{n}}, \overline{Y} + \frac{2\sigma(Y)}{\sqrt{n}}]$$ où *n* est la taille de l'échantillon

[82] S'agissant de réponses déclaratives, il se peut bien évidemment que certaines personnes surestiment leur aire de mobilité. Nous verrons à travers un autre jeu de questions, aux propositions de réponses plus subjectives, que ce fut notamment le cas pour les habitants de Caucriauville par rapport à ceux d'Aplemont.

7.1.2.2 Typologie de la mobilité dans le rapport à trois espaces : le quartier, le centre-ville et l'agglomération

Après le problème de la mesure de mobilité résolu par le concept d'aire, s'est posé celui d'une typologie des mobilités autour de trois espaces distinct : le quartier, le centre-ville et celui plus confus, et certainement moins bien saisi dans notre étude, l'agglomération. A partir d'une liste de lieux, associés à chacun de ces trois espaces, nous avons essayé de comprendre quel était l'espace le plus fréquenté pour chaque répondant. Là encore, une liste d'occurrences hiérarchisées nous a permis de quantifier la fréquentation de chaque lieu.

OCCURRENCE	VALEUR
« *jamais* »	0
« rarement »	1
« de temps en temps »	2
« souvent »	3

TABLEAU 7.04 : Scores attribués aux différentes modalités (2)

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Cependant, nous avons été confrontés au problème suivant : sur la liste de réponses proposées (« jamais », « rarement », « de temps en temps » et « souvent »), les habitants de Caucriauville utilisaient bien plus fréquemment les propositions les plus fortes alors que ceux d'Aplemont choisissaient les plus faibles, et cela indépendamment de l'âge des répondants. Plusieurs hypothèses permettent d'interpréter cette différence :

- les habitants de Caucriauville peuvent, d'une manière générale, être beaucoup plus mobiles que ceux d'Aplemont. S'il peut être agréable de rester chez soi dans une maison individuelle, les appartements plus exigus du quartier de Caucriauville où cohabitent beaucoup de personnes ainsi que l'atmosphère du quartier peuvent inciter les résidents à sortir régulièrement de chez eux ;
- les modèles de mobilité auxquels se réfèrent les répondants des deux quartiers peuvent être différents. Dans cette hypothèse, ceux de Caucriauville compareraient leur mobilité à un modèle où les déplacements sont peu fréquents alors qu'à Aplemont la norme serait plutôt une fréquence de déplacement élevée ;
- sortir du quartier et se déplacer pourraient être des symboles d'intégration pour les habitants de Caucriauville, qui valorisent ainsi chacun de leurs déplacements et en

surestiment la fréquence puisqu'il est gratifiant d'apparaître comme quelqu'un de très mobile auprès d'un étudiant menant une enquête sur la mobilité. Ce besoin de valorisation pourrait être moins important pour ceux d'Aplemont qui n'auraient rien à prouver en ce domaine. Nous pouvons aussi rapprocher cette hypothèse des travaux de sociologues, à l'instar de M. KOKOREFF (1993, 2005) qui montre à quel point sortir du quartier revêt une importance symbolique chez les jeunes des quartiers populaires comme une injonction (contrairement aux autres pour qui se déplacer correspond avant tout à la réalisation d'une activité).

Ces hypothèses sont finalement assez proches les unes des autres et témoignent de la valorisation des mobilités individuelles dans la ZUS de Caucriauville comme facteur d'intégration à la ville. Précisant une dimension de la mobilité tenant compte des valeurs sociales qui lui sont liées, notamment dans un groupe, M. LUSSAULT (2007) pour expliciter ses propos pose la question suivante : « *est-il [...] valorisé ou non d'être mobile dans un groupe humain ?* » Concernant les habitants de Caucriauville (et par extension ceux des ZUS), la réponse serait affirmative. A propos du public des jeunes de banlieues, M. KOKOREFF (1993) écrit que « *pour les jeunes des cités, sortir c'est échapper au territoire synonyme de relégation et d'ennui, rétablir une continuité entre le centre et la périphérie jusqu'à faire éclater cette dualité en recomposant des fragments de banlieue dans les espaces de la centralité. "Bouger" a valeur d'injonction pour ceux qui n'ont pas de place à eux et tentent ainsi de s'en sortir.*» Cela ne semble au contraire pas nécessaire pour ceux d'Aplemont, seuls les lieux très fréquemment visités obtiennent de bons scores. D'ailleurs, M. KOKOREFF (1993) note que, pour les jeunes des autres quartiers, « *sortir c'est rentrer et consommer; la rue, les transports en commun ou même la voiture ne constituent pas un territoire en soi, mais des lieux fonctionnels ; les logements sont des lieux de séjours.* » La mobilité n'a donc pas la même implication pour ces deux publics. Dans le même ordre d'idée, nous nous sommes aperçus qu'à une question portant sur la réalisation d'un voyage à l'étranger au cours de l'année écoulée mais ne demandant pas de préciser la destination en cas de réponse positive, les répondants de Caucriauville ont presque tous précisé le pays visité, insistant de fait sur l'importance du voyage.

	quartier (sur 18)	centre-ville (sur 21)	agglomération (sur 15)
APLEMONT	4,43 (+/- 0,45)	8,23 (+/- 0,85)	5,03 (+/- 0,61)
CAUCRIAUVILLE	7,38 (+/- 0,65)	9,38 (+/- 0,94)	6,41 (+/- 0,68)

TABLEAU 7.05 : Niveaux de fréquentation des lieux appartenant aux trois espaces (quartier, centre- ville et agglomération)

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Dans la mesure où les valeurs obtenues étaient largement supérieures pour les questionnaires du quartier de Caucriauville, il n'était plus question de comparer ces valeurs directement entre elles. Nous nous sommes donc intéressés à la proportion qu'occupe chacun des trois espaces, « quartier », « centre-ville » et « agglomération » dans la mobilité des habitants en partant du principe qu'ils se répartissaient à part égale dans un modèle de mobilité théorique. Nous avons pu ainsi en déduire que le modèle de mobilité moyen se composait de lieux appartenant à 31,8 % à l'espace « quartier », à 36 % au « centre-ville » et à 31,6 % à l'« agglomération »[83]. A partir de ces moyennes, un modèle de mobilité équilibré a pu être établi (Type 1). Nous avons fixé les bornes de la classe moyenne à +/- 0,25σ_x pour chaque espace. Tout individu, dont les valeurs sont toutes comprises entre $[-0{,}25\sigma x\ ;\ +0{,}25\sigma x]$, relève de ce modèle qui réunit alors 13,11 % des répondants.

	quartier	centre-ville	agglomération
Moyenne ($\bar{x}$)	31,8	36,0	31,6
écart type (σ_x)	19,7	14,1	15,0
$\bar{x} + 0{,}25\ \sigma_x$	36,8	39,5	35,4
$\bar{x} - 0{,}25\ \sigma_x$	26,9	32,5	27,9

TABLEAU 7.06 : Partage de la fréquentation des lieux entre les 3 espaces /mesure de la dispersion

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Pas moins de six autres catégories ont été ensuite nécessaires pour classer les individus ne répondant pas à ces premiers critères (cf. SCHÈMA 7.01 p.309). Trois d'entre-elles apparaissent lorsque l'un de nos trois espaces est surreprésenté (positif) par rapport aux autres (négatifs), que ce soit le quartier (Type 2), le centre-ville (Type 3) ou l'agglomération (Type 6). Dans ces trois modèles, les lieux appartenant à l'un de ces

[83] La somme de ces pourcentages n'atteint pas 100 %. Cela s'explique par le fait que ces moyennes sont calculées à partir des pourcentages et non des données brutes.

espaces apparaissent beaucoup plus fréquentés que les autres. Les trois catégories suivantes sont cette fois construites autour du rejet de l'un des espaces alors sous-représentés (négatif) au profit des deux autres (positifs). Là encore, ce peut être le quartier (Type 6), le centre-ville (Type 7) ou l'agglomération (Type 5). A travers cette typologie de la mobilité, nous pouvons ainsi saisir quels individus ont un usage équilibré de l'ensemble des lieux et ceux qui favorisent ou, au contraire, rejettent l'un des trois espaces identifiés. Elle permet notamment d'observer s'il existe un effet de sédentarisation des habitants de Caucriauville dans leur quartier que celui-ci soit lié au syndrome du « tout-sur-place » (cf. CHAPITRE 5) ou à une rupture avec le centre-ville comme le suggère certains acteurs. Cependant, avant d'approfondir sur ce point, il nous semble judicieux de justifier l'usage des variables « *quartier* » et « *classe d'âge* » comme objet d'analyse à partir d'une Analyse Factorielle des Correspondances Multiples.

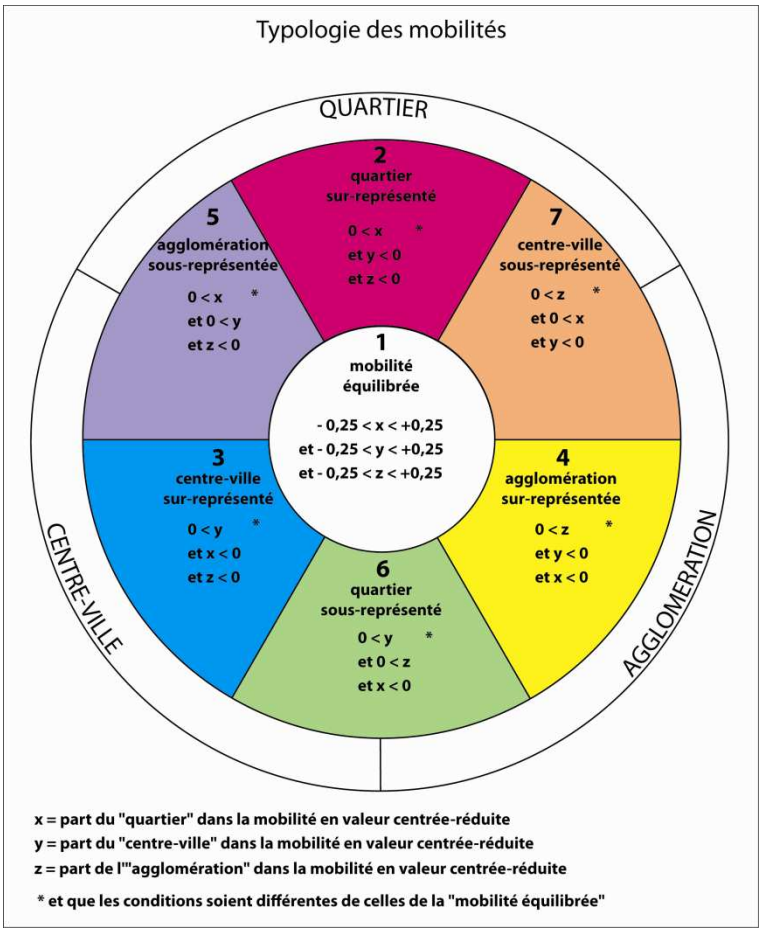


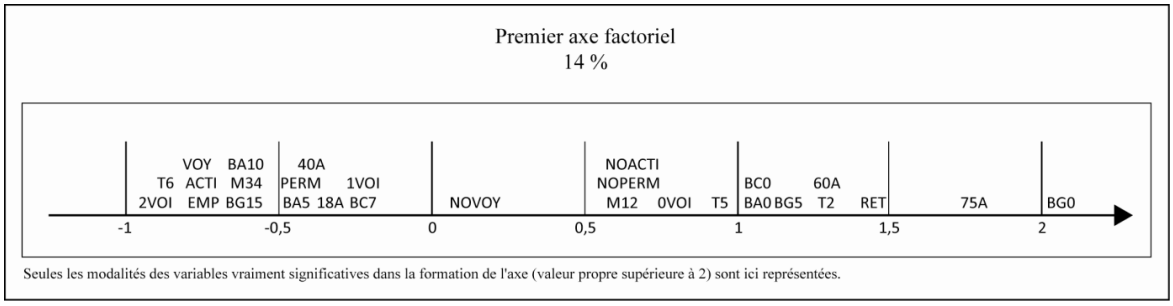
SCHÉMA 7.01 : Méthodologie de la conception d'une typologie des aires de mobilité

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

7.1.3 Analyse factorielle des correspondances

Le recours à une analyse factorielle s'est très vite révélé nécessaire pour mettre à jour les structures de différenciation des comportements de mobilité. L'étude préalable de tableaux croisant la variable « *quartier* » à d'autres indicatives en matière de mobilité nous a permis de conclure sur l'existence d'une relation significative entre la mobilité et le quartier. Il nous a alors paru plus intéressant d'étudier toutes ces variables entre-elles et d'observer le rôle que le quartier joue dans cette structure. En présence de variables principalement qualitatives, le choix d'une Analyse Factorielle des Correspondances s'est imposé. « *Elle présente le grand intérêt de permettre le traitement de variables qualitatives et de mettre en évidence des structures qui ne sont pas nécessairement linéaires.* » (SANDERS, 1989, p.83). Après la discrétisation de quelques variables quantitatives, nous avons sélectionné un certain nombre de variables donnant des indications sur la mobilité des individus (mesure de l'aire, fréquentation des espaces, types de mobilité, voyage à l'étranger) et d'autres variables informatives sur les individus (niveau de motorisation, âge, CSP, quartier, exercice d'une activité professionnelle...).

7.1.3.1 Les axes factoriels

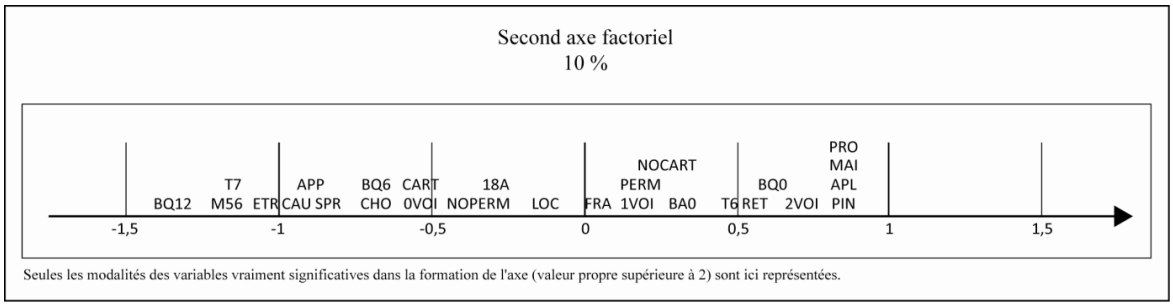


GRAPHIQUE 7.01 : Description de l'axe 1

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Le premier axe, dont la valeur propre n'est que de 14 % (ce qui est finalement peu), révèle une structure selon l'âge des individus opposant les seniors peu mobiles et refermés sur leur quartier (type 2) aux plus jeunes, actifs, mobiles qui délaissent le quartier au profit des autres espaces (type 6). L'âge joue donc un rôle non-négligeable dans les comportements de mobilité même dans les quartiers sensibles ainsi que nous le suggéraient les responsables associatifs en opposant les jeunes à leurs ainés. Cependant, il semble que

le clivage n'apparaisse qu'à partir de la charnière de 60 ans, les classes « *18 – 40 ans* » et « *40 – 60 ans* » étant presque confondues sur l'axe.

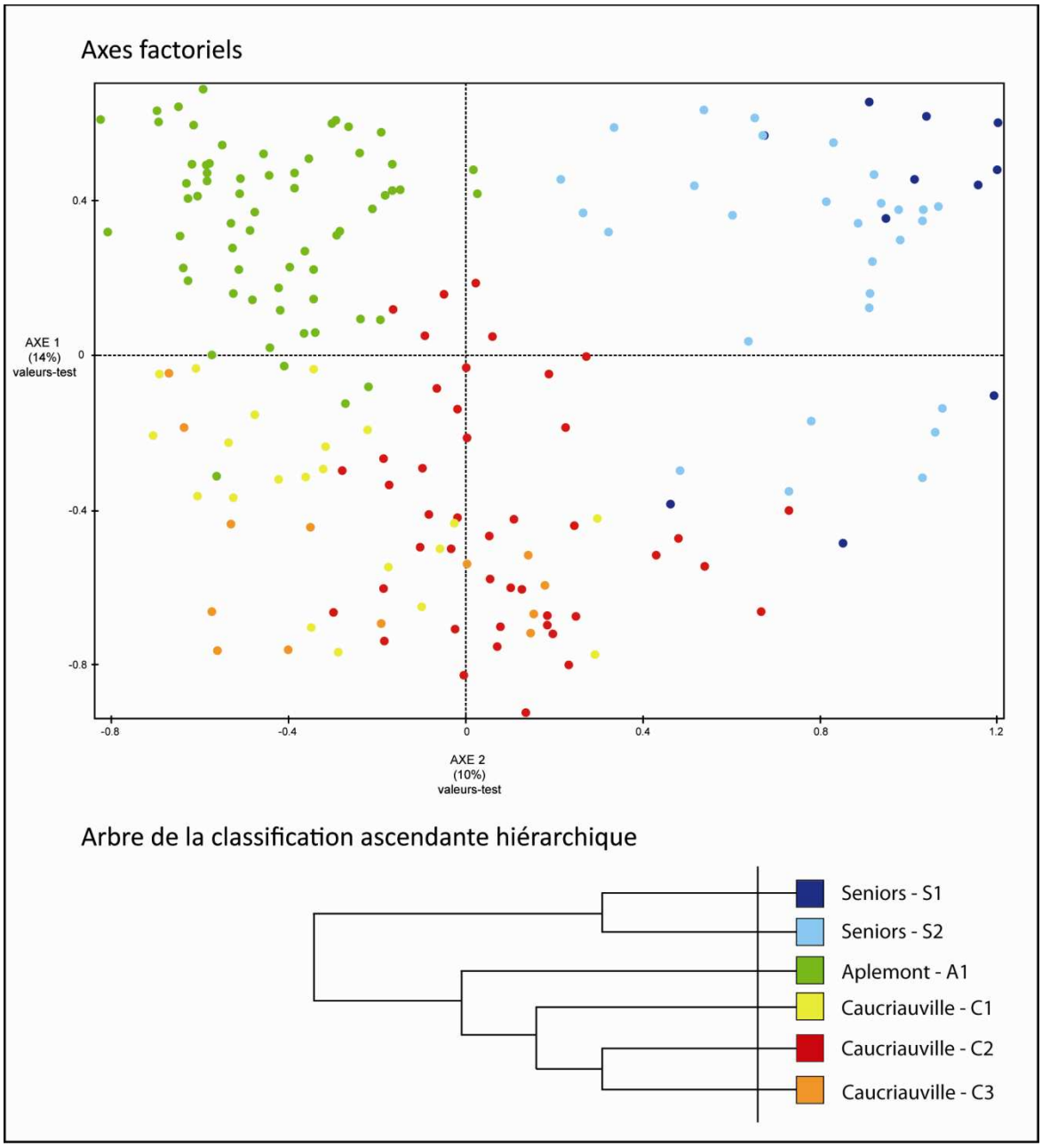


GRAPHIQUE 7.02 : Description de l'axe 2

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Le second axe factoriel (10 % en valeur propre) apporte une seconde structure, plus sociale, où se font face les deux quartiers. Chacun des deux quartiers est en effet associé à des variables sociales antagonistes accentuant la présence des classes moyennes à Aplemont (« *propriétaire* », « *professions intermédiaires* », « *deux voitures ou plus* ») et rapprochant Caucriauville de celles d'une plus grande marginalité sociale (« *grand ménage* », « *étranger* », « *sans profession* », « *chômeur* », « *0 voiture* »). Ce n'est donc pas seulement la localisation spatiale (dont nous avons volontairement réduit l'interaction dans le choix des quartiers étudiés) qui est en cause mais aussi, et surtout, la dimension sociale que revêt chaque quartier par rapport à l'autre.

Les axes factoriels suivants sont plus difficiles à interpréter car ils opposent ou associent certaines variables parfois de façon incohérente. Le troisième axe mélange ainsi des individus aux mobilités fortes et faibles qu'il positionne face à d'autres qui possèdent une mobilité jugée d'intermédiaire. Il s'agit en réalité d'un axe organisé selon le genre des individus qui confronte des femmes actives ou âgées et retraitées à des hommes jeunes sans activité professionnelle (étudiants) ou au chômage. Avec une part explicative qui n'est que de 6 %, ce niveau de lecture nous semble plus délicat à interpréter dans cette analyse.



GRAPHIQUE 7.03 : Nuage de points et arbre de classification ascendante hiérarchique

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE RGP 1999

7.1.3.2 Typologie des individus à partir d'une classification ascendante hiérarchique

Une classification des individus selon leurs coordonnées respectives sur les axes permet de mettre en évidence deux fractionnements majeurs : le premier selon la variable « âge » qui différencie les seniors (S) des autres individus indépendamment de leurs quartiers d'origine et le second à partir cette fois du quartier scindant Aplemont (A) de Caucriauville (C) qui sera lui-même subdivisé. Nous obtenons alors un arbre de

classification hiérarchique (cf. GRAPHIQUE 7.03 p.312) dont le découpage en six catégories fait apparaître une diversité interne forte pour le quartier de Caucriauville.

Les seniors –

Les seniors se distinguent nettement du reste des individus. Cependant, ils ne constituent pas un bloc parfaitement homogène puisque notre partitionnement met en évidence deux classes distinctes qui indiquent un retour dans le quartier et le domicile à mesure que les années passent.

S1 – La très faible mobilité du quatrième âge – 12 individus

Cette première classe regroupe des individus âgés, ayant plus de 75 ans pour les deux tiers d'entre eux (qui représentent d'ailleurs l'ensemble de ceux l'échantillon). Ils vivent seuls ou en couple pour la plupart. 91,66 % d'entre eux sont à la retraite et aucun n'exerce d'activité professionnelle. Un seul possède une voiture. Leur mobilité est particulièrement faible puisque la mesure de leur aire de mobilité est comprise entre 0 et 5 (sur 30) pour huit individus de cette classe. Dans la même proportion, leur mobilité correspond au type 2 ce qui signifie qu'elle est majoritairement tournée vers les lieux présents dans leurs quartiers respectifs.

S2 – La faible mobilité du troisième âge – 29 individus

Un peu plus jeunes que ceux de la classe précédente (89,66 % des individus de cette classe ont entre 60 et 75 ans), ces individus vivent aussi très majoritairement (96,55 %) dans des ménages d'une à deux personnes. Sans activité professionnelle ou retraités pour la plupart, aucun n'a voyagé à l'étranger au cours de l'année écoulée. Leur niveau de mobilité est cependant légèrement supérieur à celui de la classe précédente car, pour 75,86 % d'entre eux, il est situé dans l'intervalle [5 ; 10[. Le type de mobilité surreprésenté dans cette classe est le type 5 qui associe le centre-ville au quartier et rejette au contraire les lieux localisés au-delà.

Aplemont –

Le quartier d'Aplemont présente une homogénéité forte dans sa population et leurs comportements de mobilité. Certes, ce quartier abrite de nombreuses personnes âgées qui

sont concernées par les deux premières classes. Néanmoins, parmi les classes d'âge les plus jeunes, nous observons peu de différences internes.

A1 – Les actifs mobiles d'Aplemont – 64 individus

Plus de 90 % des individus de cette classe résident dans le quartier d'Aplemont. Ils exercent une activité professionnelle presque dans la même proportion et sont employés (35,94 %) ou appartiennent aux professions intermédiaires (21,88 %) pour la majorité d'entre eux. Près de 97 % des ménages qu'ils représentent ont au moins une voiture. Plutôt mobile puisque la moitié d'entre eux (48,44%) affichent un niveau de mobilité situé entre 15 et 20 (sur un total de 30), ils déclarent par contre fréquenter peu régulièrement voire jamais les équipements listés localisés dans leur quartier. De fait, le type de mobilité dominant (57,81%) est le type 6 qui exprime bien un rejet du quartier au profit des deux autres espaces.

Caucriauville –

Le quartier de Caucriauville, à l'inverse de celui d'Aplemont, présente une diversité de situations qui se traduit par un découpage interne en 3 classes (pour un total de 6) alors même que les habitants les plus âgés (ou les moins mobiles) en ont déjà été écartés.

C1 – Les actifs très mobiles de Caucriauville – 21 individus

Cette classe est d'abord étonnante parce qu'elle réunit presque 80 % des étrangers de notre échantillon, qui représentent tout de même 11 individus sur les 21 de la classe (soit plus de 50 %). Presque tous les répondants de cette classe sont des hommes et habitent à Caucriauville. Assez actifs dans l'ensemble (plus de 80%), beaucoup sont ouvriers (42,86%). Cette catégorie se révèle aussi particulièrement mobile. Presque la moitié a voyagé à l'étranger au cours de l'année écoulée. Le type de mobilité le plus significatif est le type 4 qui valorise plutôt l'agglomération ; mais surtout cette classe est caractérisée par un bilan de mobilité très élevé ([20 ; 25]) pour presque le ¼ de ses répondants.

C2 – Les exclus de la mobilité – 44 individus

Dans les caractéristiques de ce groupe, rien n'indique qu'ils soient effectivement « exclus de la mobilité », c'est-à-dire refermés ou enfermés dans leur quartier, si ce n'est les variables relatives à leur situation socio-économique qui les identifient généralement à ce public des banlieues justement peu mobile. Jeunes (en dessous de 40 ans pour 68,18 % d'entre eux), sans-profession (52,27%) ou chômeurs (36,36 %), la plupart n'a pas le permis de conduire (75%) et beaucoup utilisent les transports en commun (61,36 % de répondants de cette classe possèdent une carte de bus). Ils n'ont pas de type de mobilité suffisamment significatif. Cependant, on sait que leur aire de mobilité est plutôt restreinte car située dans l'intervalle [10 ; 15[pour plus de 60 % d'entre eux. Cela n'en fait ni un public très mobile, ni un public sédentaire.

En réalité, il faudrait distinguer deux groupes dans cette classe, ce que le codage des CSP ne permet pas. En effet, il existe une différence entre les lycéens et les étudiants, que l'on retrouve notamment parmi les 20 % d'habitants d'Aplemont de la classe (mais pas seulement), et ceux qui se trouvent dans une situation sociale plus marginale (chômeurs, mères célibataires au foyer...). La connexion entre ces deux groupes s'est réalisée autour de conditions d'accès à la mobilité similaires (capacités économiques faibles / absence de possession de véhicule personnel / dépendance au réseau de transport en commun...). L'hétérogénéité du groupe cache malheureusement les relations que chaque composante entretient avec la mobilité.

C3 – Employés sur-consommateurs d'équipements– 13 individus

Principalement de Caucriauville (84,62 %) et appartenant à la CSP « employé » (69,23 %), les individus de cette classe sont ensuite assez difficiles à cerner. A partir de la projection du centre de gravité de la classe sur les axes factoriels, on remarque que l'axe 3 est celui qui le représente le mieux (du côté féminin). En fait, ce qui rassemble les individus de cette classe est leur propension à répondre « souvent » lors des questions concernant la fréquentation des lieux quelque en soit l'espace correspondant, avec peut-être une particularité pour les équipements du quartier. En effet, tous les individus qui ont répondu dans l'intervalle le plus fort ([12 ; 18]) concernant la fréquentation des lieux appartenant à l'espace quartier sont présents dans cette classe. Appartenant pour 53,85 % à

des familles de plus de 5 personnes, nous pouvons alors très bien imaginer qu'il pourrait s'agir de parents (mères) accompagnant régulièrement leurs enfants dans les bibliothèques/médiathèques du quartier, lieux qui ont obtenu les plus mauvais résultats de fréquentation par ailleurs (les deux quartiers confondus).

Au-delà des classes proposées par la classification ascendante hiérarchique qui nous permet d'associer aux groupes d'individus des mobilités spécifiques, notre analyse factorielle met surtout en avant les variables de l'âge et du quartier, qui sont l'une et l'autre importantes pour comprendre la mobilité des individus. L'activité professionnelle des individus, variable à la fois dépendante de l'âge et du quartier d'origine (le chômage étant une caractéristique des ZUS) ne parvient pas à s'affirmer de façon autonome, alors que l'on sait qu'elle exerce une influence certaine sur la mobilité des individus (l'aire moyenne des actifs sur les deux quartiers est de 15,59 contre 10,29 pour les autres). A l'aide de ces résultats, seules les variables « âge » et « quartier » ont alors été retenues pour comprendre les différences de comportements relatifs à la mobilité.

7.2 La spatialité des mobilités

A la suite des entretiens réalisés avec les acteurs, l'hypothèse que les habitants des ZUS n'investiraient pas les mêmes espaces que les autres est apparue. Pour certains acteurs (ENTRETIENS P1 et AI1 par exemple), leurs déplacements ne se réaliseraient pour beaucoup d'entre eux que dans les limites de leur quartier. D'autres au contraire (ENTRETIENS A1 et I2), parlent d'une aire de mobilité bien plus élargie. Cependant tous s'accordent pour décrire le rapport conflictuel qu'entretiennent les résidents des ZUS havraises avec le centre-ville (peut-être à l'exception des jeunes qui s'y rendent fréquemment mais sous certaines conditions). Pour répondre à cette hypothèse d'une spatialité des mobilités différentes entre les ZUS et d'autres quartiers relativement proches (socialement mais aussi géographiquement), nous avons réalisés des diagrammes à partir des types de mobilité expliqués précédemment.

7.2.1 Des différences par âge

Une relation existe entre le type de mobilité et l'âge des répondants au seuil de significativité de 0,001 du test du Khi² (et au-delà). Cependant, la taille de l'échantillon trop réduite et le nombre important de modalités (qui influencent les degrés de liberté du test) ne permettent pas d'analyser la significativité des contributions au Khi². Le tableau suivant (cf. TABLEAU 7.07 p.318) indique seulement la part de contribution de chaque contingence à la valeur totale. Dans un souci de simplification de lecture, seules les valeurs supérieures à 5% ont été reportées, accompagnées de leur signe. L'âge et les changements d'activité et d'état de santé qui lui sont associés ont des répercussions importantes sur les déplacements des individus. Avant 60 ans, il existe peu de différences entre les individus, mis à part que les plus jeunes semblent se détourner un tant soi peu des équipements de leur quartier. Le GRAPHIQUE 7.05 (p.319) montre qu'ils investissent davantage les espaces liés à la centralité et à la périphérie (centres commerciaux) et qu'ils rejettent au contraire les lieux proches de leur domicile. Dans ses études sur la mobilité des jeunes, M. KOKOREFF (1993 et 2005) décrit bien cette mobilité tournée vers l'extérieur du quartier (partagée d'ailleurs par l'ensemble des jeunes, quelque soit leur milieu social) et le mal-être de ceux qui, par absence de nécessité de se déplacer, restent dans leur quartier au quotidien. Pour les répondants, âgés de 40 à 60 ans, c'est cette fois-ci les types de mobilité liés à l'espace de l'agglomération qui sont plébiscités (cf. GRAPHIQUE 7.06 p.319).

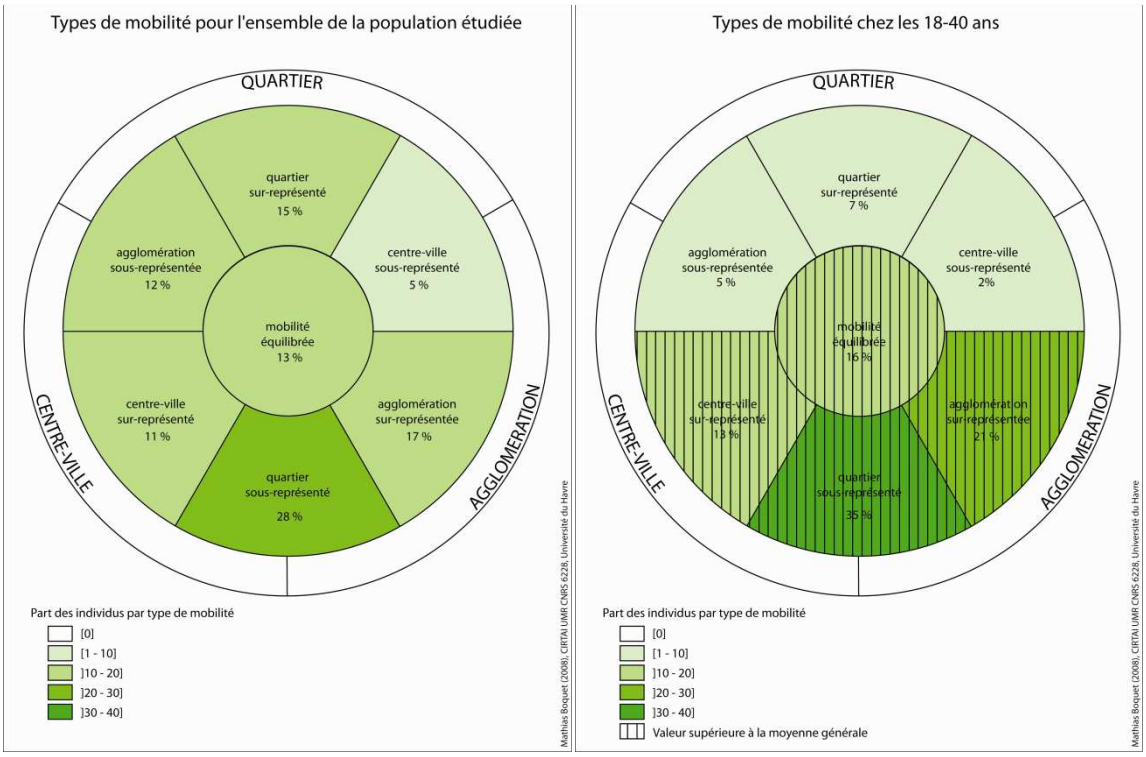
Invariablement, ils fréquentent assidument les centres commerciaux et pour certains, aussi le grand marché du dimanche matin à Harfleur. Le rôle pratique et consumériste du déplacement est mis en avant. C'est aussi cette classe d'âge qui peut se déplacer le plus aisément en voiture puisque les ¾ des individus de cette classe ont leur permis de conduire (contre 63% chez les 18-40ans et 36% chez les plus de 60 ans) et que 73 % des ménages auxquelles ils appartiennent sont équipés en véhicules personnels (77 % pour les plus jeunes et 33 % pour les plus âgés). Cette variation entre les deux classes d'âge reste néanmoins marginale et ils partagent donc des similitudes dans leur forme de mobilité.

	18 – 40 ans	40 – 60 ans	60 ans et plus+
TYPE 1	<5%	**NEGATIF 5,01%**	<5%
TYPE 2	**NEGATIF 6,66 %**	<5%	**POSITIF 19,17%**
TYPE 3	<5%	<5%	<5%
TYPE 4	<5%	<5%	**NEGATIF 5,01%**
TYPE 5	<5%	<5%	**POSITIF 16,27%**
TYPE 6	<5%	<5%	**NEGATIF 23,28%**
TYPE 7	<5%	<5%	<5%

TABLEAU 7.07 : Types de mobilité et âge

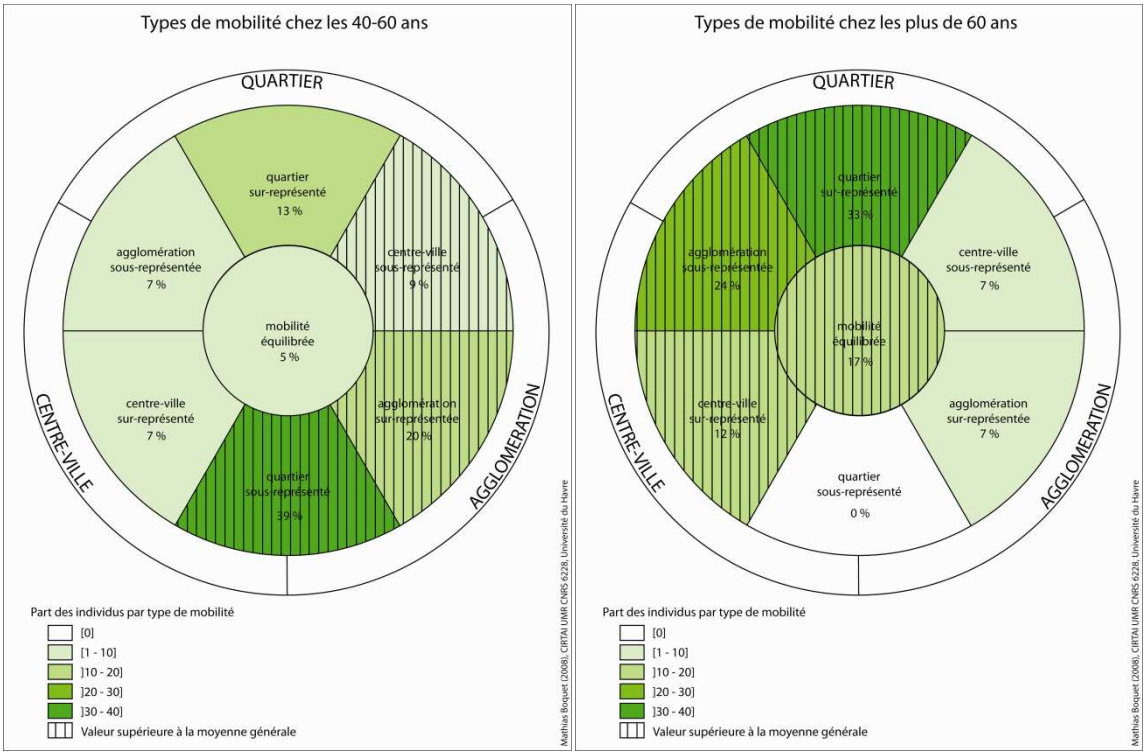
Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Une modification sérieuse se produit par contre à partir de 60 ans. Les types de mobilité qui favorisent les espaces de l'agglomération sont très largement sous-représentés (cf. GRAPHIQUE 7.07 p.319). La fréquentation des lieux diminue au fur et à mesure que ceux-ci s'éloignent de leur domicile ou qu'ils sont moins bien desservis par les transports en commun. Le faible recours à l'automobile pour la plupart des déplacements ainsi que des difficultés de santé physique liées à l'âge pour une partie des répondants expliquent en partie cette situation. Les résultats de la classification hiérarchique, dans le prolongement de l'AFCM (cf. CHAPITRE 7.1), montrait déjà ce repli progressif dans le quartier, avec le déclin des déplacements vers l'agglomération (type 5) à partir de 60 ans puis de ceux en direction du centre-ville (type 2). Le rôle du quartier s'affirme alors pour une population vieillissante, et s'ils ne sont pas les premiers usagers (dans l'absolu) des équipements du quartier et notamment des services de proximité, ceux-ci revête une importance à leurs yeux. C'est donc plutôt en direction des quartiers dont la population vieillit, qu'il serait judicieux de développer des services de proximité et d'œuvrer au maintien du commerce local.



GRAPHIQUE 7.04 et 7.05 : Types de mobilité pour l'ensemble de la population étudiée (à gauche) et pour les 18-40 ans (à droite)

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.



GRAPHIQUE 7.06 et 7.07 : Types de mobilité pour les 40-60 ans (à gauche) et pour les 60 ans et plus (à droite)

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

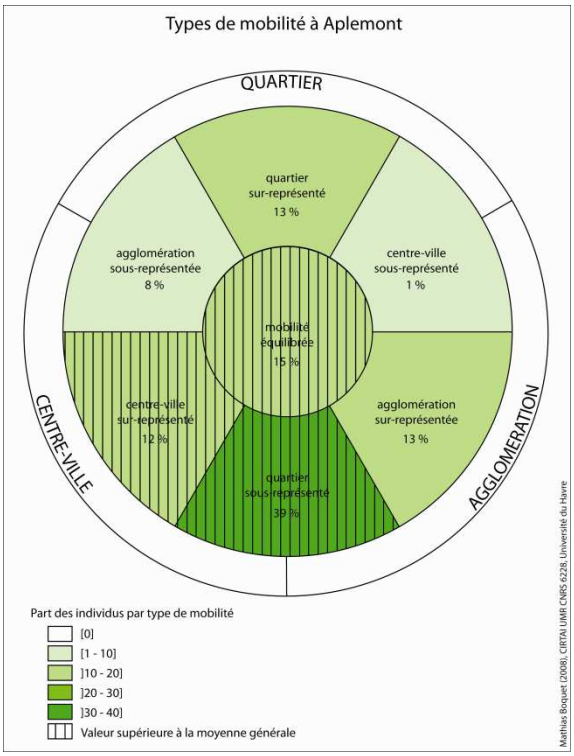
7.2.2 Les types de mobilité dans les deux quartiers

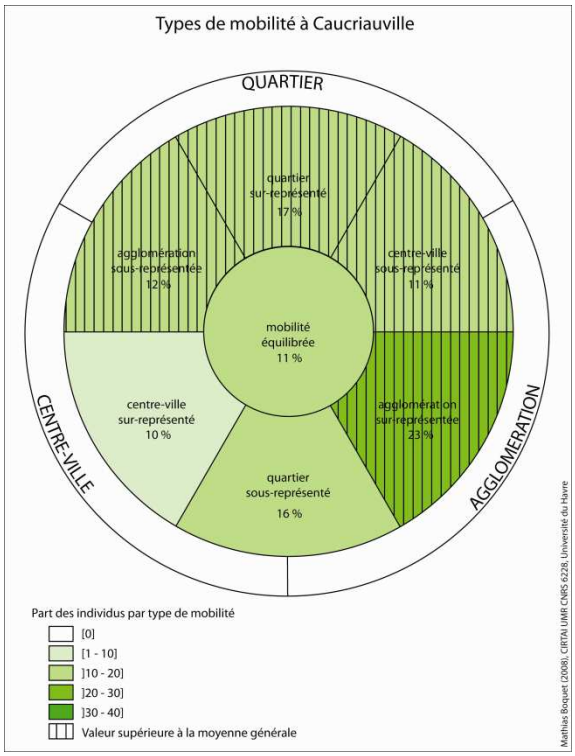
La relation entre le quartier et le type de mobilité est légèrement moins forte qu'avec l'âge puisque son seuil de significativité n'atteint que 0,002. Les modalités de différenciation des deux quartiers portent plutôt sur le type de mobilité 6 (centre-ville et agglomération), surreprésenté à Aplemont malgré une forte proportion de plus de 60 ans, et le type de mobilité 7 (quartier et agglomération), symptomatique de Caucriauville (cf. TABLEAU 7.08 p.320).

	APLEMONT	CAUCRIAUVILLE
TYPE 1	<5%	<5%
TYPE 2	<5%	<5%
TYPE 3	<5%	<5%
TYPE 4	NEGATIF 5,76%	POSITIF 7,10%
TYPE 5	<5%	<5%
TYPE 6	POSITIF 17,32%	NEGATIF 21,34%
TYPE 7	NEGATIF 17,34%	POSITIF 21,36%

TABLEAU 7.08 : Types de mobilité et quartier

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.





GRAPHIQUE 7.08 et 7.09 : Types de mobilité à Aplemont (à gauche) et à Caucriauville (à droite)

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Cependant, la comparaison des GRAPHIQUES 7.08 et 7.09 (p.320) révèle que les habitants d'Aplemont déclarent fréquenter plus régulièrement les lieux du centre-ville que ceux de leur quartier ou dans l'agglomération, alors qu'au contraire ceux de Caucriauville semblent moins s'y diriger. Le type de mobilité 7, dans lequel l'espace « centre-ville » est sous représenté au profit des deux autres, semble alors spécifiquement associé aux habitants de Caucriauville même s'il n'est pas le modèle dominant du quartier.

En écho aux représentations des acteurs sur la mobilité des habitants des quartiers sensibles, on s'aperçoit qu'il n'y a pas réellement un repli dans le quartier, comme certain le laissaient suggérer, mais plutôt un rejet du centre-ville pour une partie des répondants de Caucriauville qui trouve certainement moins d'intérêt à s'y rendre. Le choix des lieux cités, à propos du centre-ville, recouvrait pourtant un champ suffisamment vaste pour concerner l'ensemble des habitants (bibliothèque, mairie, plage, centre commercial Coty, gare…). Ces résultats sur les types de mobilité laissent donc penser que le centre-ville est moins fréquenté par les habitants de Caucriauville que par ceux d'Aplemont alors qu'il s'agit en réalité de la part relative de cet espace dans une mobilité plus générale. Il ne faut donc pas conclure à l'absence de fréquentation du centre-ville pour les habitants de Caucriauville mais plutôt à sa moindre importance que pour ceux dans un modèle plus général de mobilité.

En effet, à la question « Allez-vous régulièrement (2 à 3 fois par mois minimum dans le centre-ville du Havre ? », les caucriauvillais ont répondu affirmativement à 89 % (+/- 6,8 %) alors que les aplemontais ne sont déclaré positivement qu'à 79,2 % (+/- 7,9 %). Cette proximité entre les deux quartiers, avec un certain avantage pour celui localisé en ZUS certainement lié à la relative jeunesse de sa population, montre bien qu'il n'existe pas de différence majeure concernant la fréquentation du centre-ville. De même, les raisons indiquées pour expliquer la non-fréquentation sont quasiment similaires d'un quartier à l'autre.

Les motifs concernant les déplacements vers le centre-ville apportent toutefois une certaine nuance, car si se promener et faire des achats sont des pratiques partagées par les résidents des deux quartiers (motifs exprimés respectivement par 96,25 % et 77,5 % des répondants d'Aplemont et par 83,56 % et 71,23 % de ceux de Caucriauville qui fréquentent assidûment le centre-ville), il n'en est pas de même pour la réalisation de démarches

administratives qui est citée par près de 58 % des résidents de la ZUS alors qu'elle n'atteint pas 4 % pour ceux du quartier voisin. Cette situation montre bien la forte relation qu'entretiennent les habitants des ZUS avec les services publics en général, certainement en raison de la composition sociale de ces quartiers (concentration de demandeurs d'emploi, d'allocataires divers et de personnes de nationalité étrangère) qui nécessite un rapport régulier avec les institutions. La fréquentation des divers organismes administratifs est courante pour ce public, tout comme l'utilisation des services publics présents dans leurs quartiers d'ailleurs..

La fréquentation du centre-ville ne génère donc qu'une faible opposition entre les deux quartiers. Si cet espace paraît relativement moins important que le quartier ou l'agglomération dans la mobilité des habitants de Caucriauville, il n'en demeure pas moins attractif pour ce public.

7.3 Des centralités différentes

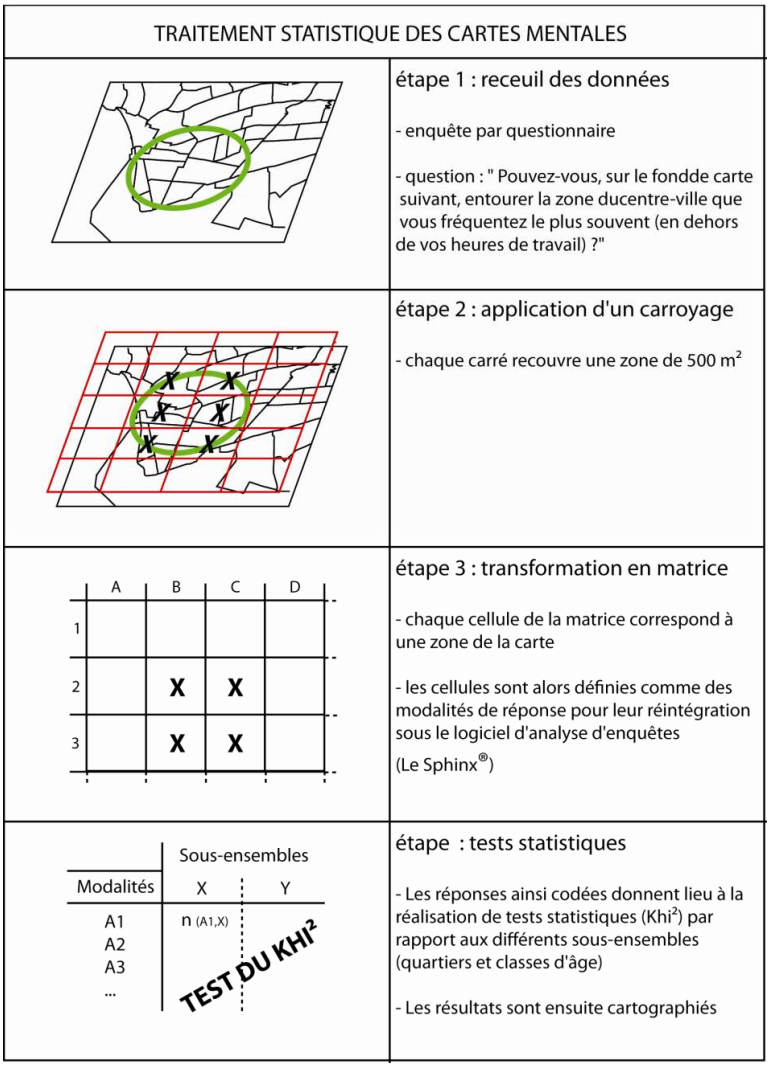
Selon A. BAILLY (1990), les représentations « *constituent une clé essentielle à l'explication des relations des hommes avec leurs lieux de vie* » (p.10). Si le centre-ville du Havre semble effectivement fréquenté par l'ensemble des citadins, et notamment les plus jeunes, des représentations et des appropriations communes à tous de cet espace paraissent peu probables. Lors des entretiens, plusieurs acteurs ont souligné la relation particulière que les habitants des ZUS entretenaient avec le centre-ville du Havre. À l'exception des « jeunes » qui se déplaçaient très souvent dans les espaces les plus centraux (centre commercial Coty, place de l'Hôtel de Ville), les acteurs avaient remarqué qu'ils rencontraient plus fréquemment les gens des quartiers sensibles à proximité du *rond-point* [84] et de la gare, le long du cours de la République. Seulement, dans l'esprit de ces acteurs, cette zone de la ville-basse, ne correspond pas vraiment au centre-ville tel qu'ils se le représentent (ENTRETIEN A2). Afin de comprendre si deux centralités (ou plus) coexistent au Havre, nous avons intégré à notre enquête une carte mentale qui permet d'accéder à la délimitation d'un espace vécu (GOULD, WHITE, 1974) mais aussi de l'associer avec les structures sociales et culturelles des individus. « *Toute analyse des représentations urbaines met en valeur le rôle de l'imaginaire spatial, intermédiaire indispensable entre la structure de la ville et nos pratiques* » (BAILLY, BAUMONT, HURIOT, SALLEZ, 1995, p.50).

7.3.1Cartes mentales du centre-ville

La consigne donnée à chaque répondant était d'entourer sur un plan (cf. ANNEXE n°05) la zone du centre-ville où il se rendait le plus souvent en dehors de son temps de travail. A cet effet, un fond de carte du centre-ville havrais volontairement large et indiquant le réseau viaire, le nom des rues et la présence de certains équipements fut fourni avec les questionnaires. Comme nous souhaitions que ce fond de carte soit reconnu et compris par tous nos enquêtés, nous avons proposé un extrait d'un plan provenant d'un calendrier de la Poste. Alors que nous attendions à trouver une forme d'un seul tenant (consigne donnée aux enquêteurs), les répondants ont souvent tracé plusieurs aires (dont la position et la taille des fragments apportent finalement une certaine information). Pour la plupart ovales et approximatives, ces aires sont de tailles très différentes selon les

[84] La signification du nom de ce lieu havrais est expliquée au CHAPITRE 7.3.2

personnes enquêtées. Un questionnaire a suivi les contours linéaires des axes routiers. Plusieurs répondants ne se sont pas pliés à cet exercice, particulièrement les plus âgés d'entre eux qui déclaraient ne pas se rendre en centre-ville du Havre. Les taux de réponse aux cartes mentales sont cependant de 93% pour Caucriauville (76 individus) et de 81% à Aplemont (82 individus).



ENCADRÉ 7.01 : Méthodologie du traitement statistique et cartographique des cartes mentales

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Pour interpréter et analyser l'ensemble des cartes obtenues, nous avons choisi d'appliquer une grille sur chacun d'eux, constituée de carrés représentants 500 m² (les délais de notre recherche ne nous ont pas permis, pour le moment, de descendre à une échelle plus fine). Puis, nous avons reporté dans une matrice les résultats obtenus par

chacun des carrés (cf. ENCADRÉ 7.01, p.324). Dès l'instant où une forme débordait sur l'un d'eux, il était automatiquement comptabilisé comme une réponse. Il importe donc peu, dans cette analyse, que la forme recouvre intégralement un carré. Nous avons pu ensuite traiter statistiquement et cartographiquement cette matrice, en l'appliquant aux sous-ensembles précédemment étudiés pour réaliser des cartes de synthèse (cf. CARTES n°7.02 et 7.03 p.329, 7.04 p.330, 7.05 et 7.06 p.337) mais aussi pour calculer les centres de gravité (points moyens pondérés) des mêmes sous-ensembles (cf. CARTE 7.07 p.338).

S'il s'agit initialement de demander la zone centrale la plus fréquentée à chaque interlocuteur, nous pensons que les résultats de cette analyse appartiennent plus à l'ordre des cartes mentales et de la représentation de l'espace qui leur est associée. Nous avons donc moins affaire à une cartographie des lieux réellement fréquentés qu'à une représentation de l'espace du centre-ville auquel les individus s'identifient le plus. Les résultats obtenus en témoignent, puisque les zones désignées comme les plus fréquentées débordent parfois sur des espaces résidentiels dépourvus de commerces attractifs ou d'équipements polarisants (les cartes mentales d'Aplemont illustrent bien ce phénomène / cf. CARTE 7.05 p.337).

Fréquentation du centre-ville du Havre selon l'âge –

La relation entre notre matrice du centre-ville et la variable âge est significative au seuil de 0,04 du test du Khi². Si chaque classe d'âge semble s'être appropriée une zone du centre-ville, on remarque aussi que les caractéristiques de dispersion, absolue ou relative, sont très différentes (cf. TABLEAU 7.09 p.325).

	18 – 40 ans	40 – 60 ans	Plus de 60 ans
effectif ayant répondu	81	53	24
moyenne de la série (en nb d'ind.)	11,33	8,54	3,10
écart-type de la série	19,22	12,20	4,98
coefficient de variation	1,70	1,43	1,60
% max de réponses sur une case	93,83	88,68	75,00
cases citées au moins une fois	23	27	21
aire moyenne (en nb de cases)	6,72	7,74	6,21

TABLEAU 7.09 : Description statistique des cartes mentales selon l'âge

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Les 18 – 40 ans / 81 individus : une concentration autour de l' « hypercentre »

La carte mentale des individus ayant entre 18 et 40 ans (cf. CARTE 7.02 p.329) montre une assez faible dispersion géographique (concentration des réponses sur un petit nombre de cases), étant donné que la dispersion statistique est très importante avec un coefficient de variation qui est le plus important des trois sous-ensembles élaborés à partir de la variable âge (cf. TABLEAU 7.09 p.325). Les plus jeunes de nos enquêtés ne semblent pas s'aventurer beaucoup vers l'est de la ville-basse. La zone centrale, constituées de 4 carrés autour de l'Hôtel de Ville, réunit de 65 % à 94% des répondants. Ces valeurs particulièrement élevées soulignent la concentration de l'espace représenté des jeunes vers ce que l'on pourrait qualifier d'« hypercentre » havrais.

En effet, organisée autour de la place de l'Hôtel de Ville, cette zone reconstruite en partie par Auguste Perret réunit à la fois des fonctions administratives et commerciales nombreuses. Au cœur du réseau de transport en commun et lieu d'interconnexion des grands axes routiers traversant le centre-ville au sens élargi, cet « hypercentre » est l'espace de référence de la plupart des havrais. D'ailleurs, les 4 cases de notre matrice précédemment mentionnées sont les seules à recueillir plus de 50 % des réponses, quelques soient les sous-ensembles selectionnés (réalisés à partir des variables « âge » et « quartier ») et accueillent l'ensemble de leurs centres de gravité (cf. CARTE 7.07 p.338). Cette carte mentale des moins de 40 ans témoigne d'une relation particulière entretenue avec le centre-ville : la concentration de multiples activités et surtout la coprésence renforcée, permettant de multiplier les rencontres, sont des attributs de l'hypercentre attractifs pour ce public.

Le lien qu'entretiennent les jeunes avec l'espace n'est pas seulement fonctionnel mais traduit ce que M. KOKOREFF (1993) appelle un « *désir de visibilité sociale* ». « *L'investissement de ces espaces publics répond aussi d'une stratégie de visibilisation et d'attraction des regards. [...] En d'autres termes, l'accès aux espaces publics de la centralité serait en même temps une manière d'accéder à l'urbanité par l'acquisition de codes spécifiques à un espace de co-présences, la confrontation à l'altérité et la transition vers d'autres lieux à découvrir - toutes considérations souvent absentes des politiques d'insertion axées sur le quartier* » (KOKOREFF, 1993). Si ce sociologue associe très justement ce comportement aux jeunes de banlieues, nous pensons cependant qu'il

transcende dans une certaine mesure les groupes sociaux et relève aussi d'une explication générationnelle. La faible dispersion géographique des cartes mentales en témoigne : pour tous les jeunes, il faut être là où l'on peut être vu, c'est-à-dire dans l'hyper-centre.

Les 18 – 40 ans constituent donc la classe d'âge dont l'espace fréquenté (qui dans cette étude fait surtout référence à un espace d'identification) est le plus homogène et dont le centre de gravité est le plus proche de celui de l'ensemble de la population enquêtée (cf. CARTE 7.07 p.338). L'espace central des jeunes ne semble donc pas divisé socialement, même si une étude des lieux fréquentés par les groupes sociaux jeunes et une analyse plus fine des cartes mentales feraient certainement apparaître des différences ou des ruptures de fréquentation (identification) du centre-ville. Cependant, d'autres groupes d'âge laissent apparaître des différences internes plus grandes, notamment celui des individus de 40 à 60 ans.

Les 40 – 60 ans / 53 individus : une forte dispersion géographique

Cette carte mentale (cf CARTE 7.03 p.329) est à la fois celle la plus largement couverte et celle présentant la plus faible dispersion statistique (cf. TABLEAU 7.09 p.325). La zone couverte par chaque répondant est aussi bien plus grande que pour les deux autres classes d'âge puisque le nombre de cases citées moyen est de 7,74 (contre 6,72 pour les plus jeunes et 6,21 à partir de 60 ans). Si l'hypercentre est toujours principalement cité, on observe un groupe de cases nombreuses assez homogènes en citations se décalant vers l'Est de la place de l'Hôtel de Ville en direction de la gare et du rond-point. L'étirement du centre-ville est la conséquence d'une fréquentation et d'une appropriation plus pragmatique de l'espace central havrais. Le centre-ville ne se résume plus à quelques lieux polarisateurs « où il faut être », mais s'étend à l'ensemble des lieux présentant une certaine utilité pour les activités (achats, promenade…) de l'enquêté.

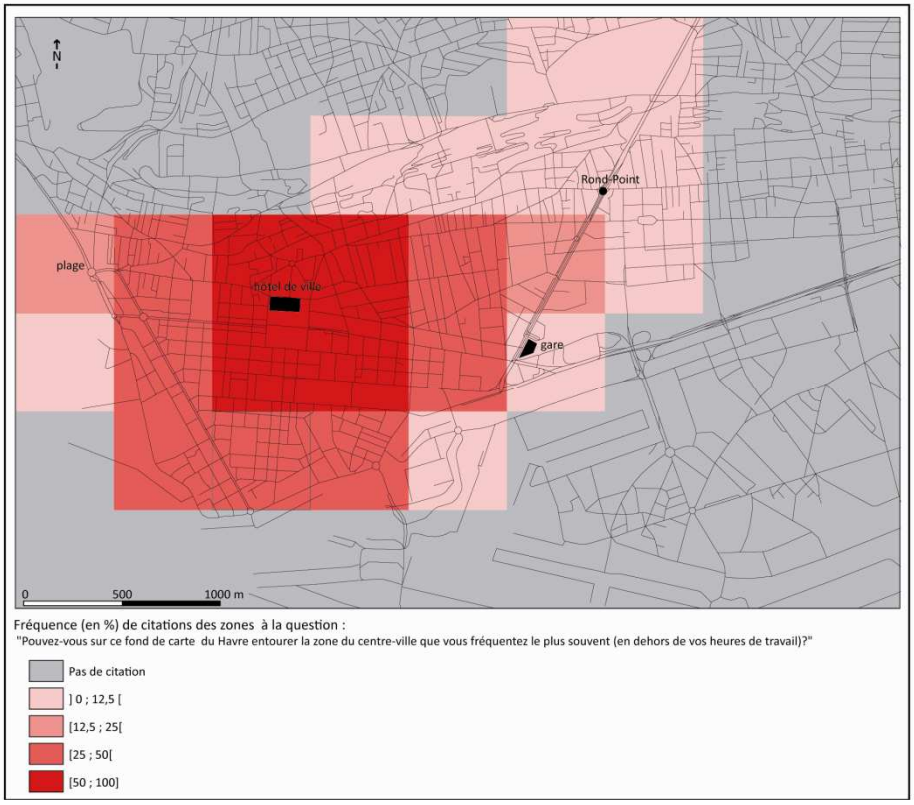
De fait, on observe aussi dans cette classe d'âge une plus grande hétérogénéité des réponses, construites autour d'un processus d'identification sociale. Si chez les 18 – 40 ans le modèle d'hypercentralité est dominant quelque soit l'origine des répondants, la dispersion géographique des réponses des individus de 40 à 60 ans traduit en réalité l'existence de deux centralités distinctes qui apparaissent visuellement lors d'une segmentation par quartier (cf. CARTES 7.05 et 7.06 p.337). Certains répondants n'ont alors pas hésité à citer un centre-ville qu'ils fréquenteraient assidûment (ou qui leur

ressemblerait ?) comme le cours de la République et le quartier du Rond-Point, notamment lors de pratiques de consommation. D'autres, au contraire, ont fait référence à un centre plus valorisé socialement (le quartier du Perrey proche du bord de mer notamment), presque par opposition à l'espace occupé par les premiers. Cette classe est alors certainement la plus hétérogène de toutes. Par conséquent, le centre de gravité de cette classe prend une position intermédiaire, plutôt polarisée vers l'est (cf. CARTE 7.07 p.338).

Les plus de 60 ans / 24 individus

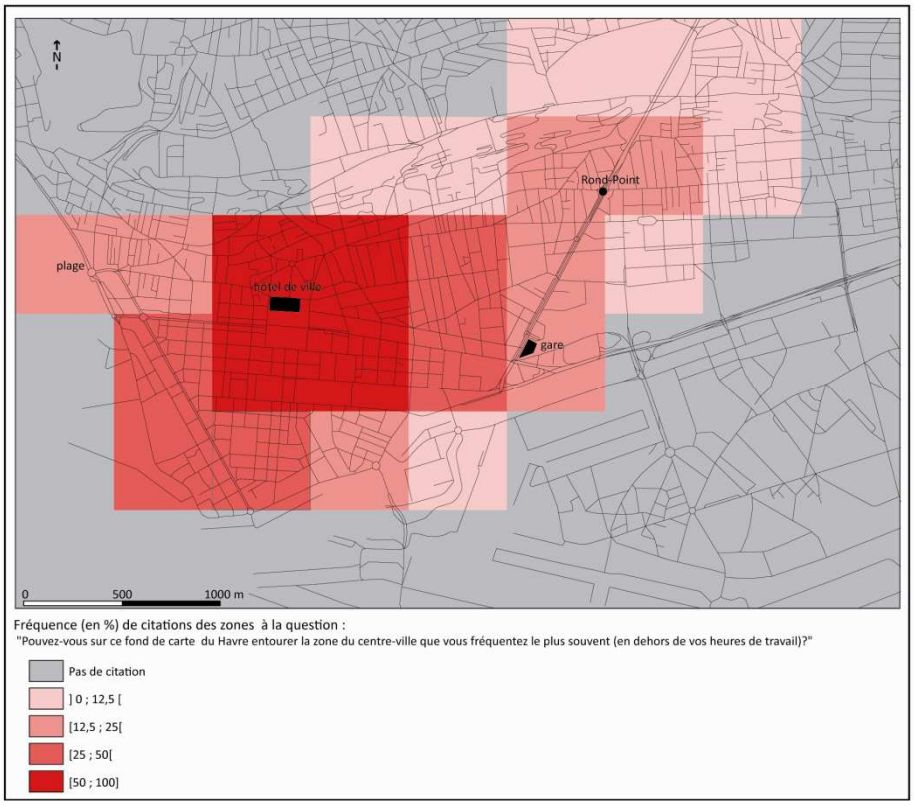
Présentant l'aire moyenne la plus faible de l'échantillon (6,21 cases par individus), cette classe d'âge possède aussi la surface globale la plus faible. Un centre-ville restreint est donc la première caractéristique des citadins les plus âgés. Ce sous-ensemble des personnes de plus de 60 ans est aussi caractérisé par une concentration moyenne autour de l'Hôtel de Ville qui s'étend en direction de la plage le long de l'avenue Foch, idéale pour se promener. On observe donc un décalage global de la carte mentale vers l'ouest de la ville, plutôt associé aux activités de loisirs qu'aux commerces et services administratifs, que l'on retrouve dans l'étude du centre de gravité (cf. CARTE 7.04 p.330). Les larges avenues et les ballades du front de mer apportent en effet un espace plutôt dédié à la promenade et conviennent moins aux activités commerciales (en dehors de celles directement liées au tourisme et au littoral).

Cependant, à travers cette classe se dissimule quand même une légère hétérogénéité renforcée par le taux de réponse assez faible des plus anciens d'Aplemont. Ainsi, le quartier du Rond-Point est relativement plus cité qu'il ne devrait l'être. Un examen individuel des cartes mentales fait apparaître une distinction intéressante entre les habitants de plus de 60 ans des deux quartiers : ceux de Caucriauville font apparaître une centralité en archipel désignant le front de mer nord (le plage), puis de l'Hôtel de Ville vers l'est, alors que ceux d'Aplemont favorisent une zone d'un seul tenant, s'étendant de l'Hôtel de Ville vers le front de mer sud (de la porte Océane au musée Malraux). Encore une fois, une distinction sociale apparaît au cœur d'une classe d'âge.



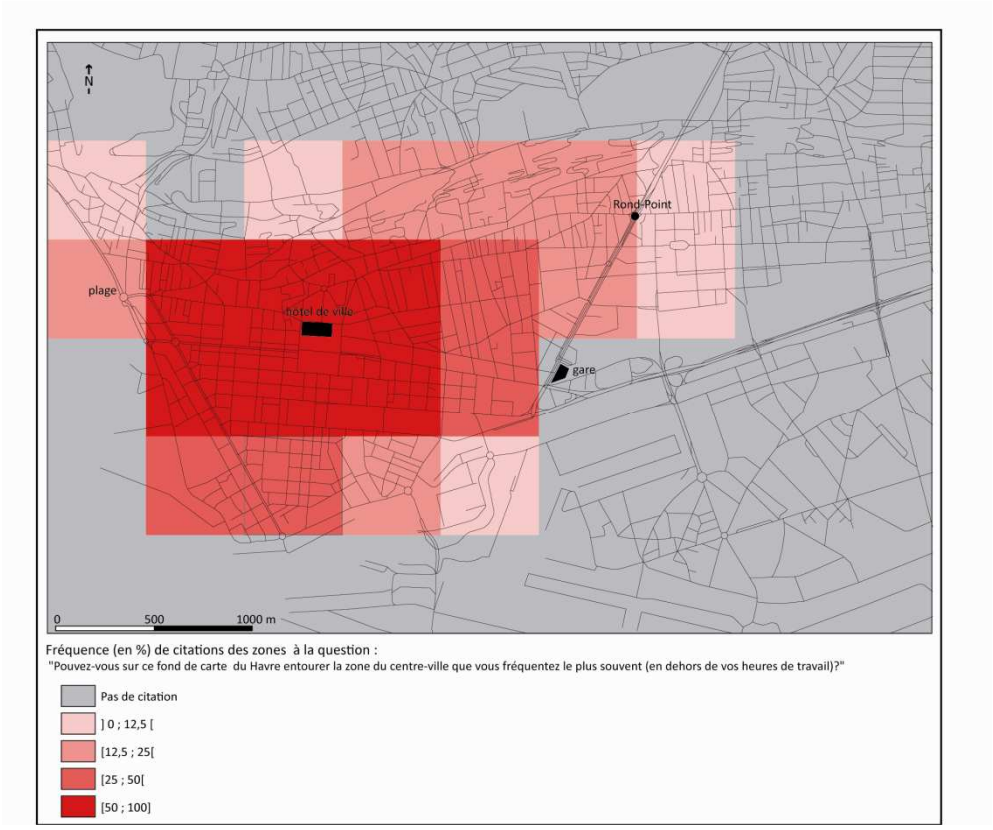
CARTE 7.02 : Carte mentale du centre-ville pour les 18 – 40 ans

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008. Source : IGN Géoroute® 2008



CARTE 7.03 : Carte mentale du centre-ville pour les 40 – 60 ans

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008. Source : IGN Géoroute® 2008



CARTE 7.04 : Carte mentale du centre-ville pour les 60 ans et plus

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008. Source : IGN Géoroute® 2008

Le centre-ville du Havre selon le quartier –

Si les représentations de la centralité sont effectivement corrélées à l'âge, le quartier joue un rôle tout aussi important, si ce n'est plus (seuil de significativité de 0,01, au test du khi²), pour comprendre la diversité des représentations du centre-ville. Pour approcher au mieux ces différences, nous avons souhaité, une fois encore, utiliser le quartier comme facteur explicatif. En effet, le principe de la mise à distance des habitants des quartiers sensibles lors des choix de mobilité résidentielle est reproductible dans le cadre des mobilités quotidiennes et notamment en centre-ville, pourtant le lieu de la coprésence par excellence. Il existerait alors des stratégies de fréquentation des lieux, mais aussi comme nous le verrons d'identification aux lieux, permettant de ne pas rencontrer ou de se distinguer du public disqualifiant des ZUS. Les habitants d'Aplemont seraient alors plus enclins à désigner une zone du centre-ville qu'ils estiment correspondre à la fois à leur pratique régulière de l'espace (fréquentation), à l'éloignement du public disqualifiant auquel ils ne souhaitent pas être associés (distanciation) et à des caractéristiques sociales valorisantes pour eux-mêmes (identification). Dans un processus inversé, on peut imaginer

que ceux de Caucriauville aient pris soin de s'éloigner des endroits du centre-ville associés à ceux qui justement les rejettent, ou qui ne correspondent pas à leurs pratiques spatiales. Les dessins des cartes mentales seraient également composés à partir de ces trois principes de fréquentation, distanciation et identification.

	APLEMONT	CAUCRIAUVILLE
effectif ayant répondu	82	76
moyenne de la série (en nb d'ind.)	12,42	9,52
écart-type de la série	20,73	16,36
coefficient de variation	1,67	1,72
% max de réponses sur une case	93,90	84,21
cases citées au moins une fois	21	27
aire moyenne (en nb de cases)	7,27	6,01

TABLEAU 7.10 : Description statistique des cartes mentales selon l'âge

Source : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Aplemont / 82 individus : Le centre « reconstruit et classé » survalorisé

La projection cartographique du centre-ville pour les habitants d'Aplemont est assez spécifique, comme en témoigne la synthèse des cartes mentales (cf. CARTE 7.05 p.337). En effet, l'espace fréquenté semble pour tous les habitants, indépendamment de leur âge, se décaler vers le sud de l'Hôtel de Ville. Le quartier du Perrey[85], situé à la pointe sud-ouest, est ainsi majoritairement cité par les Aplemontais. Nous pouvons cependant douter que cette zone du centre-ville, très majoritairement résidentielle (mis à part le musée Malraux et l'église Saint-Joseph inclus dans la zone géographique), puisse être fréquentée « *le plus souvent* » par les résidents de ce quartier, ainsi que l'indiquait l'énoncé des consignes données aux personnes enquêtées. C'est bien à un phénomène d'identification sociale que nous avons à faire, envers un quartier à l'environnement très agréable (front de mer, proximité du centre...), valorisé depuis l'inscription du centre reconstruit par Auguste PERRET au patrimoine mondial de l'UNESCO, mais qui n'est pas non plus socialement trop éloigné des habitants d'Aplemont puisqu'une partie de logements sociaux y est présente.

[85] Même si ce quartier fut conçu en partie par Auguste PERRET lors de la reconstruction du Havre, son nom est bien antérieur aux travaux de cet architecte.

Après l'identification sociale, la carte mentale d'Aplemont révèle un second phénomène : celui de la distanciation. L'hyper centre, précédemment défini, figure dans la quasi-totalité des formes. Il désigne bien l'espace fréquenté majoritairement et régulièrement par les habitants. Mais sa délimitation admet une dimension sociale. En effet, on s'aperçoit lors d'une lecture individuelle des cartes que l'espace Coty, centre commercial regroupant de nombreuses enseignes d'habillement, une FNAC, et encore d'autres boutiques très attractives, apparaît souvent en limite de zone, presque sous le trait, alors que 65 % des habitants d'Aplemont déclarent le fréquenter « *de temps en temps* » ou « *souvent* ». L'Hôtel de Ville est par contre beaucoup plus proche du centre des formes tracées bien qu'il n'accueillerait que 50% de cette population aux mêmes fréquences. Bien sûr, la localisation des lieux par rapport aux autres détermine dans une certaine mesure leur position dans les cartes mentales. Cependant, avec un tel niveau de fréquentation, l'intégration de l'espace Coty à la zone du centre-ville la plus fréquentée aurait pu être meilleure.

Pour comprendre cette mise à l'écart que subi l'espace Coty, il suffit d'observer les publics qui le fréquentent. Inauguré en 1999, ce centre commercial construit au cœur de la ville, à deux pas de la place de l'Hôtel de Ville (orientation E-N-E), s'est rapidement imposé comme un équipement majeur du Havre. Attractif pour la majorité des havrais, l'espace Coty est devenu un lieu de coprésence. Les jeunes havrais, notamment ceux des grands ensembles en crise, l'ont investi et approprié comme un point de rencontre. Les mercredis et les samedis après-midi, ce centre commercial connaît une affluence importante, qui produit une promiscuité entre des publics très différents, aux diverses motivations (achats, promenades, squat...). C'est donc bel et bien un espace de coprésence, caractérisé par « le *couplage de la densité et de la diversité* » (LUSSAULT, 2007, p.57). Dans des logiques de distinction sociale et de distanciation, les habitants d'Aplemont, qui placent ce centre commercial à la marge de leurs cartes mentales, signifient ainsi qu'ils ne souhaitent pas être assimilés à certains publics fréquentant l'espace Coty alors même que celui-ci leur est incontournable par les enseignes commerciales qu'il propose.

A l'inverse, les rues piétonnes du Havre, qui connaissent un nouvel essor depuis l'apparition de magasins haut de gamme, seraient fréquentées à 72 % « *de temps en temps* » ou « *souvent* » par ce même public alors que les boutiques qu'elles abritent

actuellement affichent des prix particulièrement élevés[86]. Ces mêmes rues piétonnes figurent aussi à proximité du centre de gravité des formes tracées (cf. CARTE 7.07 p.338). Après la distanciation d'un lieu où la coprésence d'individus socialement différents est forte, les habitants d'Aplemont cherchent dans leurs déclarations à être plutôt identifiés à un autre similaire mais plus valorisant. Les cartes mentales des habitants d'Aplemont suivent donc bien ces deux logiques d'identification et de distanciation. L'identification aux espaces valorisés du centre, associés aux classes sociales supérieures et à un environnement agréable, témoigne d'une projection sociale des individus. La distanciation d'une autre partie du centre-ville, plus populaire, traduit le désir de séparatisme social et de mise à l'écart de certains publics, notamment ceux résidant dans les quartiers sensibles ou identifiés comme tels (groupes de *jeunes* au look de *banlieue*, minorités visibles...).

Caucriauville / 76 individus : un décalage important vers le quartier du Rond-Point

L'aire moyenne des cartes mentales de Caucriauville est bien moins étendue que celle d'Aplemont. La forme en archipel de nombreuses cartes tracées par ces habitants explique en partie la taille réduite de l'aire. En effet, ces cartes cernent plusieurs lieux sans prendre en compte les espaces interstitiels entre ces lieux, espaces traversés mais non-fréquentés. Le front de mer est ainsi parfois isolé, mais uniquement dans sa partie nord qui correspond à la plage. Ceux qui citent le quartier du Rond-Point le détachent souvent aussi de la zone de l'hypercentre, ce qui n'apparaît pas sur la carte de synthèse (cf. CARTE 7.06 p.337) en raison de la taille étendue du carroyage ici utilisé (500 m/500 m). Cette structure en archipel des cartes mentales s'explique en partie par l'utilisation d'un réseau de transport en commun : l'absence de maîtrise du véhicule participe à la méconnaissance de l'espace traversé. Mais l'identité sociale de certains quartiers concernés peut aussi jouer un rôle. Ne s'y sentant pas à l'aise, les habitants de Caucriauville les excluent de leurs cartes mentales.

Mais ce qui apparaît de façon plus nette sur cette carte de synthèse est certainement l'étalement de la zone citée vers le nord-ouest (la plage) et surtout vers le nord-est (le Rond-Point). Comme nous l'indiquions précédemment, les caucriauvillais de 40 à 60 ans investissent particulièrement ce quartier qui propose des commerces et services accessibles

[86] Sans être en situation d'exclusion sociale, il est néanmoins important de rappeler que le quartier d'Aplemont est classé dans notre analyse parmi les quartiers « populaires ».

économiquement et propres à répondre à leurs attentes. Bien qu'il se trouve assez éloigné du centre-ville partagé par tous, ce quartier est assez attractif pour une population populaire qui le fréquente régulièrement. Au contraire, le sud du centre-ville, dont la limite pourrait suivre le bassin du commerce et même dans de nombreuses cartes la bordure des jardins de l'Hôtel de Ville, est particulièrement sous représenté dans cette carte mentale. Nous retrouvons ces deux résultats dans la position du centre de gravité des caucriauvillais qui semble s'échapper vers le nord-est (cf. CARTE 7.07 p.338). Assiste-t-on alors à un phénomène de rejet d'un quartier dont on n'accepte pas les valeurs ou est-ce simplement que les processus d'identification, de fréquentation et de rejet se portent ailleurs ?

Il est alors difficile de comprendre pour cette population, ou plutôt ces populations (jeunes, étrangers, chômeurs, actifs, retraités…), quelle fonction est associée à quel lieu. Le Rond-Point, avec ses commerces ethniques et bon marché, s'inscrit-il plutôt dans l'ordre de l'espace fréquenté ou de l'espace d'identification ? Qu'en est-il aussi de la zone autour de l'espace Coty ? Bien sûr, il n'y a pas d'opposition entre ces deux logiques d'identification et de fréquentation, dépendantes l'une de l'autre, mais nous souhaiterions comprendre quelle fonction prend l'ascendant sur l'autre. Ou pour le reformuler à l'aide d'un exemple : certaines boutiques du cours de la République affichent une dimension ethnique. Les habitants de Caucriauville, qui citent cette zone, le font-ils d'abord parce qu'ils fréquentent réellement ces commerces ou parce qu'ils souhaitent être assimilé à eux dans une logique d'identité communautaire ? Notre étude ne nous permet malheureusement pas de répondre à ces questions. Cependant, la relation entre le quartier de Caucriauville et la partie Est du centre-ville havrais est instructive et renvoie le chercheur comme les acteurs à la conception du centre-ville et parallèlement à celle de la mobilité des habitants des banlieues. La centralité associée à l'hypercentre n'est pas la seule forme de centralité admise par les habitants, même si elle est dominante.

Les représentations divergentes du centre-ville havrais liées aux classes d'âge ou aux quartiers renvoient à des perceptions, à des usages et à des identifications différentes des lieux et des zones composant ce centre-ville dont il est possible de proposer une schématisation. Si d'autres modèles d'organisation du centre havrais recouvrant notamment d'autres quartiers absents de cette analyse (les quartiers Saint-François, et ses nombreux restaurants, et Saint-Vincent, l'axe de l'avenue Maréchal Joffre...) auraient pu

convenir, les éléments en notre possession (cartes mentales, questionnaires et entretiens) nous ont conduit à proposer le schéma suivant (cf. CARTE 7.08 p.338). Plusieurs centralités sont ainsi répertoriées, leurs contours sont indicatifs et les zones concernées se chevauchent partiellement. Cette approximation témoigne de l'appartenance de certains lieux à plusieurs réalités distinctes.

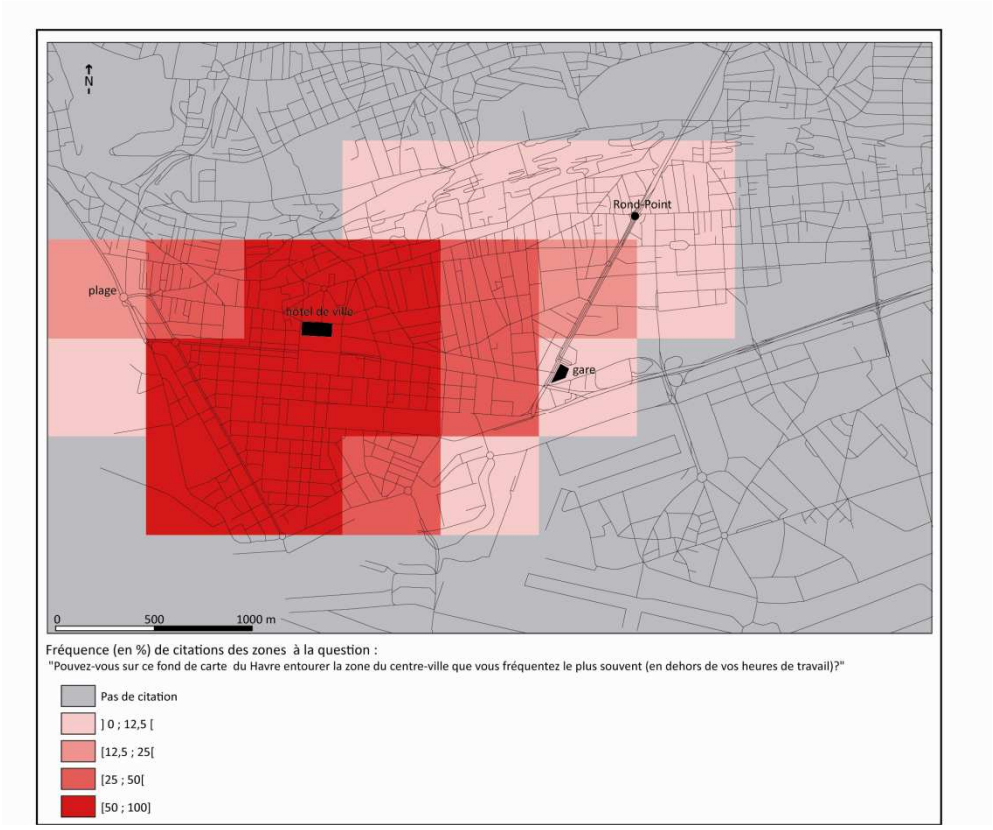
Chacun de nos sous-ensembles créés à partir de la variable âge est alors associé à une de ces centralités :

- les plus jeunes à l'hyper-centre déjà explicité, symbole d'une centralité unique et intégrative ;
- les 40 – 60 ans à l'axe élargi du boulevard de Strasbourg, qui abrite de nombreuses institutions publiques (CAF, URSAFF, douanes, gendarmerie, palais de justice, sous-préfecture, jusqu'à l'Hôtel de Ville à son extrémité ouest) mais aussi tout un ensemble d'activités de services privés (avocats, notaires, banques...). Cette zone est située dans l'interstice entre les zones des deux groupes composant cette classe d'âge. Elle n'est donc pas rattachée à l'un deux mais est plutôt partagée. Espace de contact, l'axe du boulevard de Strasbourg est en fait composé ponctuellement de ces services de plus en plus sociaux au fur et à mesure de se progression vers l'est, ce qui y introduit un différentiel social ;
- les seniors au littoral et à sa connexion avec l'Hôtel de Ville, espace de promenade au cadre environnemental agréable, s'éloignant de l'agitation du centre : circulation routière réduite et plus sécurisée, larges trottoirs, front de mer...

Mais aussi dans le cadre d'une dissociation des représentations selon le quartier d'appartenance, nous obtenons deux formes de centralités relativement antagonistes, du moins socialement :

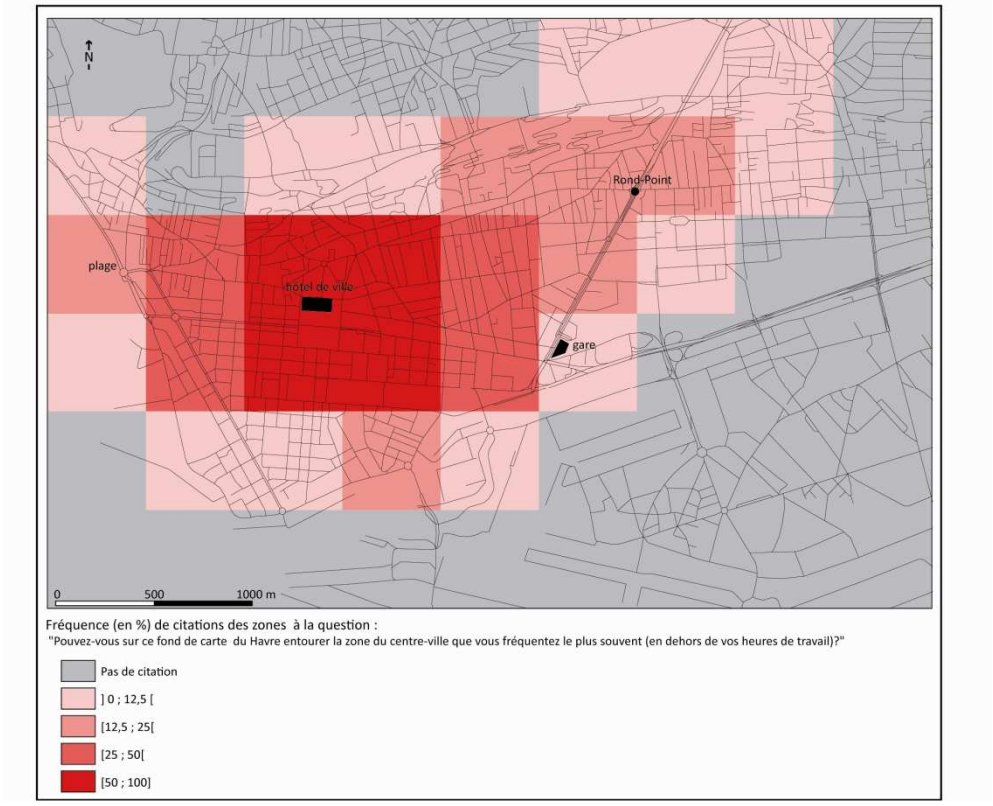
- les aplemontais au centre reconstruit classé, actuellement valorisé par des campagnes de communication municipales, et au front de mer sud (port de plaisance, musée Malraux...) ;
- Les caucriauvillais, enfin, au cours de la République et au quartier du Rond-Point, centralité populaire havraise. Ce quartier du Rond-Point est plusieurs fois

intervenu dans nos entretiens avec les acteurs associatifs et institutionnels œuvrant dans les quartiers sensibles havrais (ENTRETIENS AI1, A1, A2, A4, I2 et P2). Opposé au centre-ville (hyper-centre), le Rond-Point est souvent décrit comme le centre-ville des banlieues havraises, sans toutefois que cette expression n'ait été employé. La centralité des banlieues semble donc être aussi orientée vers ce lieu.



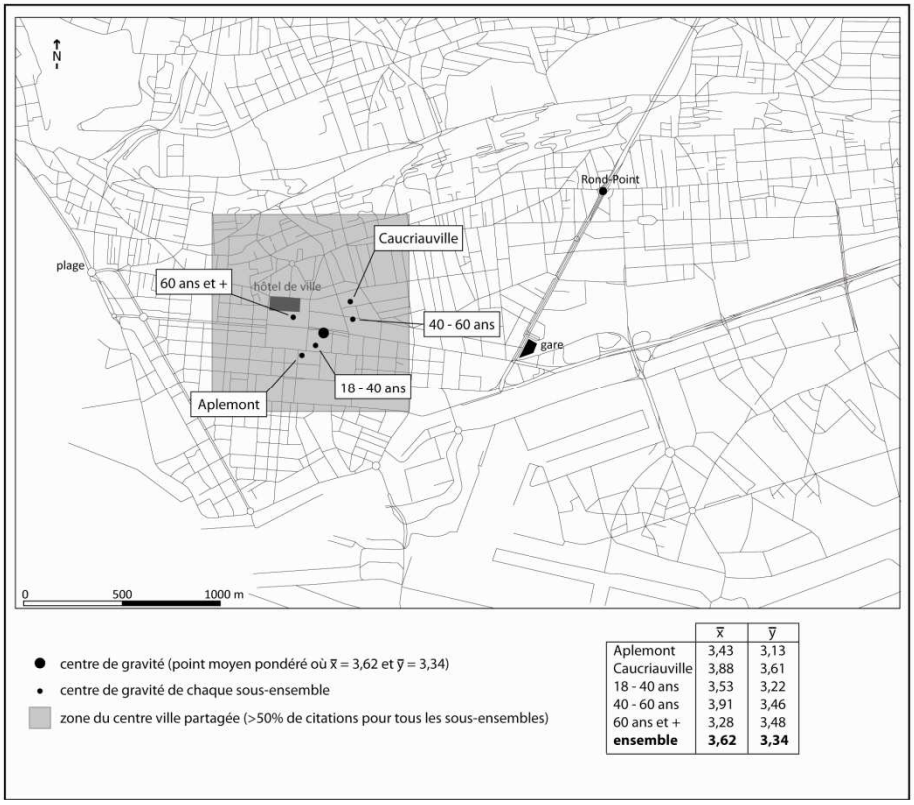
CARTE 7.05 : Carte mentale du centre-ville pour les habitants d'Aplemont

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008. Source : IGN Géoroute® 2008



CARTE 7.06 : Carte mentale du centre-ville pour les habitants de Caucriauville

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008. Source : IGN Géoroute® 2008



	x̄	ȳ
Aplemont	3,43	3,13
Caucriauville	3,88	3,61
18 - 40 ans	3,53	3,22
40 - 60 ans	3,91	3,46
60 ans et +	3,28	3,48
ensemble	**3,62**	**3,34**

CARTE 7.07 : Centres de gravité des sous-ensembles

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.Source : IGN Géoroute® 2008

CARTE 7.08 : Centralités et sous-ensembles

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.Source : IGN Géoroute® 2008

7.3.2 Le quartier du Rond-point : centralité des banlieues

Le Rond-point n'est pas un quartier au sens administratif du terme. Il est au point de rencontre de 4 quartiers du Havre : Danton, les Ormeaux, l'Observatoire et Sainte-Marie/Saint-Léon. Cependant, par commodité, et parce qu'il est souvent désigné ainsi, nous parlerons de « quartier du Rond-Point » pour nommer cet espace, aux contours alors vagues. Le Rond-point est nommé ainsi bien qu'il n'y ait plus de rond-point en ce lieu. Cette extrémité du cours de la République, boulevard livré à la circulation en 1830, était effectivement pourvue d'un rond-point (LEGOY, 1996) à l'époque. L'aménagement disparut avec le temps mais le nom, comme la fonction du lieu, se sont maintenus. Aujourd'hui, l'emplacement du Rond-Point est un nœud de connexion entre plusieurs artères de la ville. Il assure la jonction entre les quartiers situés sur le plateau et ceux de la ville-basse par l'intermédiaire du tunnel Jenner, liaison principale entre ces deux ensembles de la ville. Associé au cours de la République, il représente la coupure entre l'ouest de la ville basse, qui n'est autre que la ville historique du Havre, et l'est occupé en son temps par la commune de Graville.

Ce quartier a toujours été un quartier populaire du Havre. L'historien J. LEGOY (1996) note que *« rapidement, le quartier devient très populeux ; à partir de 1870, c'est le plus peuplé du Havre, population ouvrière très modeste* ». Encore aujourd'hui, bien qu'en position centrale dans la ville et l'agglomération, il conserve des caractéristiques sociales traduisant une mixité de peuplement. Les IRIS jouxtant le Rond-Point appartiennent d'ailleurs principalement à la classe « *quartiers transitionnels* » de notre typologie (cf. CHAPITRE 2). En 1872, un marché y est instauré trois fois par semaine (LEGOY, 1996). Il existe toujours aujourd'hui et, le samedi, il devient un pôle d'attraction important pour de nombreux quartiers périphériques. La position de carrefour de ce lieu n'y est pas étrangère : presque toutes les lignes de bus et les grands axes de circulation convergent vers le Rond-Point et ses abords. C'est l'endroit du centre-ville le plus rapidement atteint par les banlieues havraises.

Bien que l'université du Havre ait été implantée dans ce quartier, et que très récemment le sud du cours de la République ait été réaménagé pour transformer l'entrée de ville du Havre à la hauteur de la gare comme un espace dynamique et moderne, le quartier du Rond-Point et son extension (cours de la République) conserve un caractère populaire.

Celui-ci tient aussi à la présence, le long de l'avenue, de la maison des syndicats, le cercle Franklin, point de départ de la plupart des manifestations havraises. Il y a encore peu de temps, de nombreuses usines étaient situées dans ce secteur que ce soit sur l'ancien site de l'université (Gaz de France) ou derrière en direction de Graville (les Ateliers et Chantiers navals du Havre). Mais ce sont ses commerces qui façonnent aujourd'hui l'identité de ce lieu, où l'on trouve par exemple la boulangerie la moins chère du Havre qui les jours d'affluence vend ses viennoiseries à la criée.

Si les commerces qui ont fait jadis la renommée de ce quartier (bouquinistes, brocanteurs...) disparaissent petit à petit, ils sont remplacés par d'autres types de commerces répondant toujours aux besoins d'une population populaire mais qui a changée culturellement (cf. CARTE 7.09 p.342). L'enseigne « Tati » qui est positionnée sur le créneau des produits à prix discount a ouvert un magasin au nord du cours de la République, il y a une vingtaine d'années. Se développent aussi dans ce secteur des commerces alimentaires exotiques (il ne s'agit pas seulement d'épiceries traditionnelles tenues par des personnes d'origine étrangère mais aussi d'épiceries proposant des produits importés, presque introuvable ailleurs dans l'agglomération ou à des prix prohibitifs, entrant dans la composition de plats traditionnels étrangers : asiatiques, africains ou maghrébins), des salons de beauté pour les personnes à la peau noire, et même des boutiques de robes de mariées appréciées lors des mariages de personnes originaires du Maghreb. Plus au sud du cours de la république, les restaurants *kebab* se multiplient, notamment aux abords de l'université où les étudiants laissent place le soir à une autre clientèle, principalement masculine et d'origine maghrébine. Mais l'extrémité Sud du cours de la République, qui coïncide avec l'entrée de ville du Havre, connaît aujourd'hui d'importants réaménagements : création d'immeubles de bureaux, d'hôtels… Cette démarche de modernisation pourrait avoir pour effet de contenir le développement des commerces ethniques sur la partie haute de l'axe. Le cosmopolitisme est cependant devenu une caractéristique importante de ce quartier déjà populaire.

S'il fallait démontrer une fois de plus la dimension ethnique que prend ce quartier, l'exemple de la clientèle de l'agence de voyage présente au Rond-Point est révélateur. Une commerciale de cette agence nous expliquait qu'une partie non-négligeable du chiffre d'affaire tenait à la réservation de billets d'avion seuls vers le Maghreb et au-delà tout le

continent africain. Les personnes voyageant ainsi sont alors hébergées par de la famille résidant dans le pays de destination. Ces voyages ne sont donc pas vraiment à vocation touristique mais relève plutôt de la visite de proches et d'un retour au pays d'origine plus ou moins long : le retour au bled dont nous ont parlé les animateurs et directeur de l'association Trait d'Union (ENTRETIEN A2) et dont ils constatent la multiplication.

Le quartier du Rond-Point, populaire et cosmopolite, constitue une centralité havraise qui contraste avec l'hyper-centre. Pour plusieurs acteurs, il est perçu comme le point de rencontre des havrais qui habitent les quartiers populaires. Une éducatrice (ENTRETIEN A4) nous expliquait que s'étant rendu à pied du marché de l'université au Rond-Point peu de temps avant notre entrevue, elle avait été surprise de croiser sans discontinuer des familles et des personnes qu'elle connaissait pour appartenir aux différents quartiers sur lesquels elle travaille (Vallée-Béreult/les Neiges, Mare-Rouge, Caucriauville...). Les arrêts de bus situés dans ce secteur sont parmi les plus fréquentés de la ville. Pour les membres de l'association Trait d'Union rencontrés (ENTRETIEN A2), les habitants de Mont-Gaillard (au sens large, hormis les *jeunes*) ne fréquentent pas le centre-ville (ce que l'on qualifierait d'hyper-centre), par contre « *ils sont tous les samedis matins au marché de l'Université* ». Le Rond-Point serait alors la centralité d'une population qui n'a « *rien à faire en centre-ville parce que tout est trop cher* » (ENTRETIEN A1). Mais il n'est pas non plus la centralité de tous les habitants des banlieues car cette population et beaucoup plus hétérogène qu'il n'y paraît notamment en matière de mobilité (jeunes / seniors et familles ; chômeurs / étudiants / actifs ; immigrés / *cauchois* ; hommes / femmes) comme nous l'explique ces mêmes acteurs (cf. CHAPITRE 6).

CARTE 7.09 : Le cours de la République : une centralité populaire et ethnicisée

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : GOOGLE MAP 2008

Avertissement : Seules les enseignes affichant explicitement le caractère ethnique du commerce (produits exotiques, viande *hallal*…) ont été recensées.

Conclusion :

L'existence d'une centralité spécifique à certains habitants des banlieues ainsi que la mise en évidence d'un niveau de mobilité insoupçonné par de nombreux acteurs sont particulièrement instructives. Elles nous renseignent d'abord sur une chose, les habitants des banlieues ne sont pas immobiles. Si certains publics de ces quartiers paraissent plus fragiles que d'autres, notamment en raison d'un capital de mobilité plus faible (dépendance aux transports en commun, faibles ressources économiques et sociales...), la plupart d'entre eux sont aussi mobiles que n'importe quel citadin. L'handicap au déplacement n'est donc pas un frein à la mobilité des résidents des ZUS. Cette idée entre en écho avec les discours de certains intervenants dans les quartiers qui évoquaient le système « D », auquel avaient fréquemment recours les habitants des banlieues les moins autonomes pour se déplacer. Cependant, alors que la possession d'une automobile reste bien souvent incontournable pour accéder à l'emploi, l'aide occasionnelle, dont bénéficient ceux qui n'en possèdent pas, montre ses limites lorsque les déplacements deviennent réguliers à l'instar de ceux générés par une activité professionnelle. La question du capital de mobilité ne peut donc pas être éludée et trouve au contraire toute sa place dans une réflexion sur le désenclavement des banlieues.

Les résultats de l'analyse factorielle des correspondances témoignent aussi d'une diversité des formes de mobilité au sein même du quartier. Cette diversité, qui semble plus forte qu'ailleurs, est certainement à mettre au compte de la composition sociale des ZUS, qui abritent des publics bien plus hétérogènes que dans les autres quartiers. Il n'existe donc pas une forme de mobilité dans les ZUS mais plusieurs, chacune étant à relier avec un groupe donné : les ouvriers actifs travaillant en périphérie (avec parmi eux une part importante d'étrangers), les jeunes polarisés vers le centre, les inactifs figés dans le quartier... Malgré cette diversité, il existe des similitudes entre les formes de mobilité des habitants des banlieues. L'appropriation d'un centre, différent du centre-ville commun à l'ensemble des groupes sociaux et spatiaux, en fait partie. Même s'il n'est pas cité par la majorité des résidents de Caucriauville comme un lieu très fréquenté du centre havrais, le quartier du rond-point est certainement identifié comme le centre des habitants des banlieues havraises. Cette observation est intéressante car, si elle démontre que les banlieues ne sont pas aussi enclavées et refermées sur elles-mêmes que de nombreux

acteurs se l'imaginent, elles ne sont pas non plus complètement reliées aux autres quartiers. Leur centralité spécifique illustre un découpage social de l'espace des mobilités, à l'instar des cartes mentales d'Aplemont qui exprimaient la fuite des espaces de coprésence. Ainsi, intégrer les banlieues à la ville, ce n'est pas seulement améliorer l'offre de transport et/ou relier ces quartiers aux lieux centraux. C'est aussi imaginer, concevoir et animer les espaces de coprésence, afin de favoriser les rencontres et les échanges. Mais peut-être faut-il aussi préserver chaque groupe d'une trop grande mixité qui peut être contre-productive et attiser les tensions (LUSSAULT, 2007) ? Ce juste équilibre, difficile à doser, est néanmoins le garant d'une ville intégrée.

Conclusion générale

L'étude de l'intégration des banlieues dans la ville nécessite donc de s'interroger sur la distance entre ces deux espaces, qui, si l'un est inclut dans l'autre, représentent tout de même deux réalités distinctes. La nature, l'échelle d'analyse ou la temporalité de leurs relations peuvent être combinées à loisir et apporter des résultats différents mais complémentaires dans la compréhension de ce qui rapproche ces espaces ou, au contraire, les éloigne. Notre recherche s'est formalisée autour de l'une de ces combinaisons : nous avons choisi d'analyser la relation entre la ville et ses banlieues principalement à travers les mobilités quotidiennes des individus, en l'enrichissant d'autres approches (la ségrégation résidentielle, les ruptures spatiales…). Nous ne prétendons donc pas avoir présenté de façon exhaustive les éléments qui participent à la fermeture des quartiers sur eux-mêmes. Nos résultats sont avant tout une contribution à la réflexion de la place des banlieues dans la ville.

À l'heure où les classes sociales les plus aisées s'isolent dans des quartiers fermés et où les habitants des banlieues semblent s'enferrer dans la précarité et l'exclusion sociale, nous pouvons effectivement nous interroger sur la cohésion de la ville, mise à mal par ce développement des fragmentations urbaines. L'interprétation des émeutes de novembre 2005, par de nombreux éditorialistes et analystes politiques, témoigne d'ailleurs de la crainte de l'éventuelle fermeture des quartiers les plus pauvres, notamment à travers des logiques communautaristes. Cette situation, jugée inconcevable en France, nourrit les inquiétudes de nombreux concitoyens (bailleurs sociaux, responsables politiques…) à propos du développement d'éventuels regroupements communautaires, dont nous savons pourtant qu'ils demeurent relativement marginaux en France (VIEILLARD-BARON, 1999).

La fragmentation urbaine pose d'autres problèmes, notamment ceux relatifs à un accès équitable aux ressources de la ville (emplois, formations, culture…), qui détermine, par un effet de causalité évident, l'intégration sociale des individus. Puisque la compréhension des processus de fermeture et d'ouverture d'un territoire est déterminante

pour remédier à ces dysfonctionnements, l'étude de l'inclusion spatiale des quartiers urbains défavorisés dans la ville se révèle pertinente.

Entre l'ouverture et la fermeture d'un territoire, les déclinaisons sont multiples et peuvent être analysées de différentes manières. Si la mobilité résidentielle est l'angle privilégié dans de nombreuses études sur la ségrégation (BRUN, RHEIN, 1994), les limites de cette approche peuvent être dépassées par l'analyse de la mobilité quotidienne (cf. CHAPITRE 3). En effet, cette dimension de la mobilité prend en compte un usage de l'espace qui dépasse le cadre du quartier où l'on réside, et s'étend aux lieux de travail, de scolarité, d'achats… Au cours de ces déplacements, les individus sortent de leur quartier, peuvent se rencontrer et avoir des échanges. Dans ce contexte, l'enclavement est un concept approprié pour comprendre la place des banlieues dans la ville et analyser l'inscription spatiale de leurs habitants.

Si la ville est un espace de rencontres et de contacts entre des personnes appartenant à divers groupes sociaux, elle est aussi un espace de division comme l'indique la définition qu'en propose L. WIRTH (1938). Par conséquent, la ville ne correspond pas à des espaces urbains contigus mais déstructurés et autonomes, c'est-à-dire l'addition de quartiers fonctionnant isolément les uns des autres. On ne la retrouve pas plus dans la conception qu'en fait l'utopie de la mixité sociale, et pour qui elle serait un espace parfaitement homogène où les individus s'y déploieraient dans la plus grande mixité. Espace de division sociale, la ville existe, en fait, à travers son centre, où plutôt ses centres qui rassemblent et unifient les hommes qui résident dans des quartiers différents. La fragmentation urbaine se manifeste donc par l'absence de relations entre les quartiers de la ville et ces espaces de mixité. Le concept d'enclavement permet, justement, d'étudier ces liens à travers une approche complexe qui combine un certains nombre de facteurs qui participent à la fermeture d'un espace (ruptures spatiales, absence de réseau…) ou, au contraire, à son ouverture (mobilité des personnes, desserte en transports en commun…). Ce concept permet aussi d'adopter une approche par les représentations spatiales qui participent, à leur manière, à la fermeture d'un territoire.

Les banlieues sont concernées par ces processus d'isolement et de cloisonnement. Qu'elles dégradent ou non les mobilités, les ruptures urbaines entre ces quartiers et leur environnement sont érigées en véritables frontières, qui participent à la territorialisation et

à la distinction des banlieues (CHAPITRE 4). Ces quartiers apparaissent dès lors comme enclavés aux yeux de nombreux acteurs. Devant ce constat, le traitement des coupures urbaines et le raccordement des banlieues à la ville par de nouveaux réseaux de transport devient un objectif évident pour les pouvoirs publics qui souhaitent réintégrer les quartiers sensibles dans la ville. Les politiques dites de « désenclavement » mises en place ne parviennent cependant pas à atteindre leur but. Après plus de trente années de « politique de la ville », les caractéristiques socio-économiques des zones urbaines sensibles ne s'améliorent pas. Peut-être parce que la mise à niveau « statistique » de ces quartiers vis à vis des autres espaces urbains, notamment à travers la recherche d'une mixité sociale, est tout simplement impossible, sauf à les transformer considérablement et à les repeupler autrement. Une telle démarche, à défaut d'intégrer les habitants des cités, aura plutôt tendance à les reléguer dans d'autres quartiers, plus précaires, ou à les diluer dans une population dont ils ne partagent pas les traits identitaires et dans laquelle ils seront encore plus isolés. Jusqu'à présent, la plupart des tentatives de mixité se sont soldées par des échecs. La plupart d'entre-elles n'ont pas su attirer les classes moyennes tant convoitées dans les quartiers sensibles. Le cadre urbain réhabilité au cours des multiples projets de rénovation des grands ensembles n'a pas suffi pour transformer les représentations des banlieues en tant qu'espaces de disqualification (CHAPITRE 4). Dans quelques cas, au contraire, le phénomène de gentrification fut si intense qu'il a provoqué une rupture entre le quartier et son identité populaire originelle[87]. La transformation du quartier ne concerne pas ses anciens résidents qui sont alors relégués, la plupart du temps, dans d'autres banlieues. Une action des pouvoirs publics uniquement dirigée sur l'urbanisme a donc toutes les chances de ne pas aboutir aux objectifs de réintégration des banlieues et de leurs habitants.

L'absence de mixité est en partie imputable aux représentations que partage la plupart des citadins sur les quartiers sensibles. En effet, l'écart social et culturel entre les banlieues et leur environnement est lui-même enclavant puisqu'il enferme les habitants de ces quartiers dans un schéma négatif de représentations, producteur de stigmatisations, des

[87] Au Havre, ce phénomène s'observe dans le quartier Saint-Nicolas, qui se trouve à proximité du port, du centre-ville et de l'entrée de ville (gare…). Ce quartier, mêlant un habitat ancien dégradé à d'anciens entrepôts désaffectés, est au centre d'une campagne municipale de gentrification (financée en partie par l'Europe par un PIC URBAN II). Le quartier s'est métamorphosé en une dizaine d'années à partir de l'implantation de grands équipements structurants (salle de spectacle, clinique, futur centre commercial…) et de chantiers massifs de logements lancés par des promoteurs immobiliers.

discriminations et, par conséquent, d'exclusion (CHAPITRE 4). La perception des banlieues comme autant d'espaces fermés sur eux-mêmes se révèle donc aussi préjudiciable pour ces quartiers que la présence de ruptures physiques fortes.

Mais l'enclavement apparaît aussi sous d'autres formes moins prononcées, dont les effets sur la fermeture des espaces, et le repli des individus qui y vivent, sont pourtant plus forts. La spécialisation et la territorialisation des commerces, des services ou des équipements, telles qu'on les observe dans les banlieues, participent au processus d'enclavement (CHAPITRE 5). En effet, loin de générer de nouvelles mobilités, ces deux phénomènes induisent le repli des habitants dans leurs cités en les « assignant à résidence ». Les banlieues répondent à tous les besoins primaires de leurs habitants, sans pour autant leur donner accès aux ressources (écoles de qualité, équipements culturels…) et aux activités (emplois…) qui pourraient les aider à se sortir de leur situation d'exclusion et, parallèlement, du « ghetto » dans lequel ils sont enfermés. Ces logiques d'assignation territoriale se retrouvent au sein même des politiques de la ville qui, dans le souci de rendre plus accessible les services publics aux usagers (démarches administratives, recherche d'emploi…), multiplient les antennes et les permanences dans les quartiers sensibles. En conséquence, sortir du quartier n'est plus indispensable. Et, plutôt que d'encourager la mobilité, ces services permettent aux individus de se replier encore plus profondément dans leurs quartiers, qu'ils auront plus de difficultés à quitter ensuite. Comme le note C. WIHTOL DE WENDEN (BODY-GENDROT, WIHTOL DE WENDEN, 2007), « l*es politiques publiques appuyées par les maires, se sont plus attelées à améliorer les lieux qu'à transformer la vie des gens, cherchant davantage à attacher les habitants à leurs cités qu'à les aider à en sortir* » (p.47). La légitimation de ces nouveaux services (maison des services publics, maison de l'emploi…), et de la logique de proximité qui leur est associé, nécessiterait alors une analyse coûts/avantages prenant impérativement en compte cet effet pervers, afin de ne pas reproduire dans ces quartiers la situation d'enclavement dont la politique de la ville est censée les extraire.

Ces processus de fermeture et de cloisonnement de quelques quartiers dans la ville sont à mettre en parallèle avec la mobilité de leurs résidents pour au moins deux raisons : d'abord parce que le postulat de leur « faible » mobilité détermine le développement des services de proximité, précédemment évoqués, qui verrouillent les banlieues ; ensuite, et

surtout, parce que cette mobilité donne une certaine « mesure » des relations qu'entretiennent les habitants des cités avec la ville. En effet, la mobilité et l'intégration spatiale doivent être associées dès lors que la dispersion des activités dans l'espace urbain nécessite la maîtrise d'une compétence de mobilité. Si l'accès à certaines ressources, comme l'emploi, justifie d'être capable de se déplacer, la mobilité est plus globalement valorisée comme le gage d'une bonne intégration.

L'observation de la mobilité des habitants des ZUS suppose alors le recours à une « norme » qui représenterait un comportement de mobilité partagé par tous les citadins. Cela suppose qu'un tel comportement existe, et surtout qu'il puisse être associé à une situation d'intégration. Une attitude sédentaire n'est pourtant pas toujours perçue comme un signe d'exclusion et de repli, par exemple dans le cas des résidents des centres urbains qui ne sortent pas nécessairement de leur quartier au cours de leurs activités quotidiennes. Pourtant, ce rapport à la mobilité est bien souvent évoqué lorsqu'il est question des banlieues, comme si « sortir » de ces quartiers devait être une évidence pour ceux qui y résident, et qu'y demeurer continuellement ne pouvait constituer un mode de vie acceptable (CHAPITRE 6). A l'inverse, cette condition d'intégration par la mobilité n'est pas requise pour d'autres quartiers, partageant des caractéristiques géographiques communes, mais dont l'image sociale est moins dégradée. La mobilité des habitants du quartier d'Aplemont, que nous comparons à celle de la ZUS de Caucriauville (CHAPITRE 7), n'interroge aucun des acteurs rencontrés alors qu'elle paraît globalement plus faible que l'autre, d'après notre évaluation. Cette situation paradoxale est au cœur de notre sujet. L'analyse de la relation entre les banlieues et la ville ne prend pas en compte l'éventualité que d'autres quartiers puissent être eux-mêmes fermés. Les représentations de l'enclavement se concentrent quasi-uniquement sur les banlieues, que ce soit pour les acteurs interrogés et les citadins d'une manière générale. Il serait alors opportun d'étudier s'il existe un lien entre la position sociale qu'occupe un quartier dans la hiérarchie urbaine (hiérarchie que l'on retrouve dans la typologie proposée en CHAPITRE 2) et la représentation de la mobilité de ses habitants.

« Être mobile » est donc devenu une injonction pour ceux qui souffrent d'une position socio-spatiale basse. Les habitants des banlieues n'en ont pourtant pas toujours les moyens. Dotés d'un capital social de mobilité relativement faible (CHAPITRE 6), nombre

d'entre eux n'ont pas non plus les ressources économiques pour posséder un véhicule personnel. Au quotidien, ils sont alors dépendants des transports en commun. La fréquentation importante des services publics présents dans ces quartiers illustre alors une situation de repli dans les banlieues. Ce repli, dans des conditions similaires mais dans des espaces plus « intégrés », n'est pourtant pas considéré comme tel par les acteurs.

Nous ne devons cependant pas conclure que ces espaces soient complètement enclavés. Comme l'écrit L. MOZÈRE, « c*es différents aspects du territoire et des processus de territorialisation ne doivent cependant pas laisser croire à une forme d'autonomie, une forme d'isolement des quartiers dits difficiles. Bien qu'enclavés, coupés et ségrégés, ils sont aussi les pièces d'un même ensemble territorial plus vaste, même si les modalités de leurs relations sont particulièrement insatisfaisantes* » (MOZÈRE, PÉRALDI, REY, 1999, p.21). Les liens qui unissent les banlieues à la ville dépassent le cadre d'une simple filiation administrative et s'observent dans les pratiques quotidiennes de l'espace urbain de leurs habitants. La mobilisation de ressources spécifiques (associations, réseaux de sociabilités…) permet en effet à ces personnes de lever certains obstacles à leur propre mobilité (CHAPITRE 6). Aux formes de replis précédemment constatées s'adjoignent alors d'autres phénomènes promouvant l'externalisation des individus vis à vis de leur quartier. Ainsi, les retours au « *bled* » pour les vacances deviennent plus fréquents qu'auparavant, certains déplacements interrégionaux sont réalisés notamment dans certaines pratiques d'achat et, surtout, une zone du centre-ville semble particulièrement attractive pour les habitants des banlieues havraises. Malgré un fort attachement au quartier, la mobilité est très valorisée parmi les habitants des banlieues. L'analyse des pratiques de mobilité révèle alors un problème d'ambivalence de la place du quartier dans l'espace de vie des résidents des banlieues : honnie et fuie, la cité est aussi un espace d'identification et d'entre-soi auquel les habitants restent attachés.

Les banlieues ne sont donc pas, à proprement parler, des enclaves. Au contraire, le repli en leur sein permet aux habitants de mobiliser des ressources nécessaires à leur intégration (solidarités, réseaux de connaissance). L. MOZÈRE, dans une approche sociologique, établit un constat similaire : « *À la dérive communautariste redoutée par ceux qui assimilent hâtivement réassurance au sein d'un être ensemble, d'un nous de proximité et rejet fondamentaliste de l'altérité, cette posture permet d'inscrire l'entre-soi*

pratiqué dans les quartiers comme par bien d'autres groupes sociaux dans le mouvement qui relie ces territoires à l'ailleurs de la ville mais aussi au monde. » (MOZÈRE, PÉRALDI, REY, 1999, p.27). Si l'entre-soi permet de mobiliser en interne les compétences liées à une intégration plus globale, le principe de mixité sociale doit-il alors s'imposer aux individus ? N'est-il pas au contraire préférable d'organiser cette mixité en dehors des espaces de résidence ? Les centralités urbaines ont déjà cette fonction d'espace de mixité sociale, qu'il faut peut-être développer. Réorganiser les mobilités des individus, pour permettre leur rencontre lors d'activités quotidiennes (comme la formation, la consommation, l'accès à la culture…), aurait plus de répercussions que la mixité résidentielle, à condition que cette rencontre ait effectivement lieu. Par exemple, les politiques de *busing*[88] aux Etats-Unis, bien qu'elles soient parfois contestées car particulièrement mal appliquées (cf. CHAPITRE 5), ont fait leur preuve en permettant aux enfants de quartiers défavorisés de suivre leur scolarité ailleurs et ainsi d'être en contact avec des groupes sociaux d'un autre milieu.

Au delà de la dialectique ouverture / fermeture des banlieues, peut-être devrions-nous alors nous interroger sur les formes et les lieux de connexion des résidents de ces quartiers à la ville ? Le centre-ville exerce un pouvoir d'attraction évident chez les « jeunes », que l'on retrouve aussi chez leurs ainés, bien qu'ils mettent plutôt l'accent sur son rôle fonctionnel (centre administratif, lieu d'achat…) (CHAPITRE 7). L'appartenance à un territoire plus vaste que celui de la cité n'est jamais vraiment remise en cause. Au contraire, le développement d'une centralité spécifique, que l'on observe nettement dans l'exemple havrais, témoigne de l'intégration des publics jugés parmi les plus reclus (notamment les immigrés et leurs descendants) à un ensemble plus vaste. Par contre, les centralités urbaines sont aussi différenciées selon leurs appropriations par des publics distincts socialement, culturellement, générationnellement… Cela n'exclut pas l'existence de points de rencontres, d'espaces de coprésence et de lieux partagés et communément appropriés.

Tout comme les quartiers résidentiels, le centre-ville ou les lieux attractifs (centres commerciaux…) sont donc des espaces de divisions sociales. La mobilité des habitants des

[88] Le *busing* est une politique antiségrégationniste qui organise le ramassage scolaire des enfants d'un quartier défavorisé pour les conduire dans l'école d'un autre quartier, socialement plus élevé, afin de créer les conditions d'une mixité sociale dans l'établissement.

banlieues apportent alors de nouvelles interrogations auxquelles quelques chercheurs se sont déjà confrontés, à l'instar de M. KOKOREFF (1993, 2005) dans le cadre de la mobilité des jeunes. Ses implications en termes d'inscription spatiale et de coprésence dans les espaces centraux posent le problème des conflits d'appropriation et de maîtrise de l'espace, autour de la même logique de mise à distance des « classes dangereuses » que dans les choix de localisation résidentielle. En effet, cette situation d'opposition, entre les habitants des banlieues et, globalement, les autres citadins, est au cœur de la plupart des discours entendus au cours de cette recherche. Dès qu'il fut question des déplacements des résidents des cités havraises vers le centre-ville, la plupart des acteurs ont décrit une situation conflictuelle : contrôles accrus par les vigiles et la police, suspicion et stigmatisation, mise en opposition d'un centre qualifié de « bourgeois » et d'un autre « populaire », rejet des habitants des quartiers sensibles, invasion d'un centre commercial par les « jeunes »… Il existerait donc un enjeu dans l'appropriation et la maîtrise des centres urbains.

De ce point de vue, l'assignation territoriale des plus pauvres dans leurs quartiers au Havre (et dans de nombreuses banlieues françaises), comme la sécurisation des plus riches dans quelques résidences fermées ailleurs, prend place dans un processus plus général de lutte pour l'espace, qui trouve son point d'équilibre dans les centres urbains, dont la mixité est une qualité intrinsèque. Or, si la ville prend corps par l'intermédiaire de ces espaces de coprésence, il est nécessaire d'en comprendre les processus d'appropriation, de transformation et de recomposition, mais aussi d'y décrypter les utilisations et les conflits d'usage. L'analyse des centres urbains n'est alors pas négligeable pour évaluer la cohésion des villes et l'intégration des banlieues à celles-ci, et nous pensons que c'est dans cette voie que devra être poursuivi ce questionnement.

Annexes

Annexe n°1 : Documentation juridique

Annexe n°2 : Chronologie de la politique de la ville en France

Annexe n°3 : Les entretiens

Annexe n°4 : L'analyse de la ségrégation au Havre et à Rouen

Annexe n°5 : L'enquête par questionnaire

Annexe n°01 – Documentation juridique

Liste des documents d'où sont extraits les articles présentés :

- *Code général de la propriété des personnes publiques*
- *Code Civil*
- *Code général des impôts*
- *Loi 91-662 du 13 Juillet 1991 d'orientation pour la ville*
- *Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire*
- *Loi 96-987 du 14 Novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville.*
- *Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*
- *Loi 2003-710 du 1er Août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine*

Code général de la propriété des personnes publiques

Art. L. 2111-1.-

Sous réserve de dispositions législatives spéciales, le domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 est constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public.

d'après l'ordonnance 2006-460 du 22 Avril 2006.

Code Civil

Art. 647.-

Tout propriétaire peut clore son héritage, sauf l'exception portée en l'article 682.

d'après la loi 1804-01-31 promulguée le 10 février 1804

Art. 682.-

Le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante soit pour l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale de sa propriété, soit pour la réalisation d'opérations de construction ou de lotissement, est fondé à réclamer sur les fonds de ses voisins un passage suffisant pour assurer la desserte complète de ses fonds, à charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner.

d'après la loi 1804-01-31 promulguée le 10 février 1804

modifié par la loi n°67-1253 du 30 décembre 1967

Code général des impôts

Art. 1466.A-

I. Les communes peuvent, dans des parties de leur territoire caractérisées par la présence de grands ensembles ou de quartiers d'habitat dégradé dont la liste sera fixée par décret et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi, délimiter, par délibération prise dans les conditions de l'article 1639 A bis, des périmètres à l'intérieur desquels sont exonérées de la taxe professionnelle les créations ou extensions d'établissement, dans la limite d'un montant de base nette imposable fixé pour 1992 à un million de francs et actualisé chaque année en fonction de la variation des prix constatée par l'Institut national de la statistique et des études économiques pour l'année de référence définie à l'article 1467 A. La délibération fixe le taux d'exonération ainsi que sa durée ; elle ne peut avoir pour effet de reporter de plus de cinq ans l'application du régime d'imposition de droit commun. Elle porte sur la totalité de la part revenant à chaque commune. Seuls les établissements employant moins de cent cinquante salariés peuvent bénéficier de cette mesure.

Les délibérations des conseils municipaux s'appliquent à la cotisation de péréquation de la taxe professionnelle.

II. Pour bénéficier de l'exonération, les contribuables déclarent, chaque année, dans les conditions prévues à l'article 1477, les éléments entrant dans le champ d'application de l'exonération.

Lorsqu'un établissement remplit les conditions requises pour bénéficier de l'une des exonérations prévues aux articles 1464 A, 1464 B, 1464 D ou 1465 et de celles prévues au I du présent article, le contribuable doit opter pour l'un ou l'autre de ces régimes. L'option est irrévocable.

Pour l'application du I :

a) Deux périodes d'exonération ne peuvent courir simultanément ;

b) L'extension d'établissement s'entend de l'augmentation nette des bases par rapport à celles de l'année précédente multipliées par la variation des prix à la consommation constatée par l'Institut national de la statistique et des études économiques pour l'année de référence définie à l'article 1467 A.

III. Les groupements de communes dotés d'une fiscalité propre, les départements et les régions peuvent exonérer de taxe professionnelle les créations ou extensions d'établissements comprises dans un périmètre défini au I et dans les conditions définies aux I et II.

D'après la loi n°91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville

Article d'origine - modifié depuis

Loi n°91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville

Art. 1er -

Afin de mettre en oeuvre le droit à la ville, les communes, les autres collectivités territoriales et leurs groupements, l'Etat et leurs établissements publics assurent à tous les habitants des villes des conditions de vie et d'habitat favorisant la cohésion sociale et de nature à éviter ou à faire disparaître les phénomènes de ségrégation. Cette politique doit permettre d'insérer chaque quartier dans la ville et d'assurer dans chaque agglomération la coexistence des diverses catégories sociales.

A ces fins, l'Etat et les autres collectivités publiques doivent, en fonction de leurs compétences, prendre toutes mesures tendant à diversifier dans chaque agglomération, commune ou quartier les types de logement, d'équipements et de services nécessaires :

- au maintien et au développement du commerce et des autres activités économiques de proximité ;

- à la vie collective dans les domaines scolaire, social, sanitaire, sportif, culturel et récréatif ;

- aux transports ;

- à la sécurité des biens et des personnes.

Art. 2.-

La politique de la ville est un élément de la politique d'aménagement du territoire.

Art. 3.-

La réalisation de logements sociaux est d'intérêt national.

Les communes ou leurs groupements doivent, par leur intervention en matière d'action foncière, permettre la réalisation de logements sociaux.

Les collectivités publiques doivent veiller à ce que les restaurations nécessaires des quartiers anciens des villes ne méconnaissent pas les objectifs mentionnés à l'article 1er.

Elles apportent un soin particulier, avec le concours des organismes gestionnaires des logements et de l'Etat, à la réhabilitation et à la valorisation des quartiers récents dégradés, ainsi qu'à la création ou au développement des relations entre ces quartiers et le reste de la ville.

Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

Art. 42.-

Des politiques renforcées et différenciées de développement sont mises en oeuvre dans les zones caractérisées par des handicaps géographiques, économiques ou sociaux.

Ces zones comprennent les zones d'aménagement du territoire, les territoires ruraux de développement prioritaire et les zones urbaines sensibles :

1. Les zones d'aménagement du territoire sont caractérisées notamment par leur faible niveau de développement économique et par l'insuffisance du tissu industriel ou tertiaire.

2. Les territoires ruraux de développement prioritaire recouvrent les zones défavorisées caractérisées par leur faible niveau de développement économique. Ils comprennent les zones de revitalisation rurale confrontées à des difficultés particulières.

3. Les zones urbaines sensibles sont caractérisées par la présence de grands ensembles ou de quartiers d'habitat dégradés et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi.

Elles comprennent les zones de redynamisation urbaine confrontées à des difficultés particulières et correspondant aux quartiers définis à l'alinéa précédent dans les communes éligibles à la dotation de solidarité urbaine.

Loi 96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville.

Art. 1er.-

La politique de la ville et du développement social urbain est conduite par l'Etat et les collectivités territoriales dans le respect de la libre administration de celles-ci, selon les principes de la décentralisation et dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire.

Outre les objectifs de diversité de l'habitat et de mixité sociale définis par la loi no 91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville, elle a pour but de lutter contre les phénomènes d'exclusion dans l'espace urbain et de favoriser l'insertion professionnelle, sociale et culturelle des populations habitant dans des grands ensembles ou des quartiers d'habitat dégradé.

A cette fin, des dispositions dérogatoires du droit commun sont mises en oeuvre, dans les conditions prévues par la présente loi, en vue de compenser les handicaps économiques ou sociaux des zones urbaines sensibles, des zones de redynamisation urbaine et des zones franches urbaines.

Art. 2.-

Le 3 de l'article 42 de la loi no 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est ainsi rédigé:

"3. Les zones urbaines sensibles sont caractérisées par la présence de grands ensembles ou de quartiers d'habitat dégradé et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi. Elles comprennent les zones de redynamisation urbaine et les zones franches urbaines. Dans les départements d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, ces zones sont délimitées en tenant compte des caractéristiques particulières de l'habitat local. La liste des zones urbaines sensibles est fixée par décret.

"A.- Les zones de redynamisation urbaine correspondent à celles des zones urbaines sensibles définies au premier alinéa ci-dessus qui sont confrontées à des difficultés particulières, appréciées en fonction de leur situation dans l'agglomération, de leurs caractéristiques économiques et commerciales et d'un indice synthétique. Celui-ci est établi, dans des conditions fixées par décret, en tenant compte du nombre d'habitants du quartier, du taux de chômage, de la proportion de jeunes de moins de vingt-cinq ans, de la proportion des personnes sorties du système scolaire sans diplôme et du potentiel fiscal des communes intéressées. La liste de ces zones est fixée par décret.

"Les zones de redynamisation urbaine des communes des départements d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte correspondent à celles des zones urbaines sensibles définies au premier alinéa du présent 3 qui sont confrontées à des difficultés particulières, appréciées en fonction du taux de chômage, du pourcentage de jeunes de moins de vingt-cinq ans et de la proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme. La liste de ces zones est fixée par décret.

"B.- Des zones franches urbaines sont créées dans des quartiers de plus de 10 000 habitants particulièrement défavorisés au regard des critères pris en compte pour la détermination des zones de redynamisation urbaine. La liste de ces zones est annexée à la loi no 96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en oeuvre du pacte de relance pour la ville. Leur délimitation est opérée par décret en Conseil d'Etat, en tenant compte des éléments de nature à faciliter l'implantation d'entreprises ou le développement d'activités économiques.

"Les zones franches urbaines des communes des départements d'outre-mer sont créées dans des quartiers particulièrement défavorisés au regard des critères pris en compte pour la détermination

des zones de redynamisation urbaine des communes de ces départements. La liste de ces zones est annexée à la loi no 96-987 du 14 novembre 1996 précitée. Leur délimitation est fixée par décret en Conseil d'Etat, en tenant compte des éléments de nature à faciliter l'implantation d'entreprises ou le développement d'activités économiques."

Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

Art. 55.-

La section 2 du chapitre II du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigée :

« Section 2

« Dispositions particulières à certaines agglomérations

« Art. L. 302-5. - Les dispositions de la présente section s'appliquent aux communes dont la population est au moins égale à 1 500 habitants en Ile-de-France et 3 500 habitants dans les autres régions qui sont comprises, au sens du recensement général de la population, dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, et dans lesquelles le nombre total de logements locatifs sociaux représente, au 1er janvier de l'année précédente, moins de 20 % des résidences principales. En sont exemptées les communes comprises dans une agglomération dont le nombre d'habitants a décru entre les deux derniers recensements de la population et qui appartiennent à une communauté urbaine, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes compétentes en matière de programme local de l'habitat, dès lors que celui-ci a été approuvé.

« Les dispositions de la présente section ne sont pas applicables aux communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est soumis à une inconstructibilité résultant d'une zone A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit approuvé en application de l'article L. 147-1 du code de l'urbanisme ou d'une servitude de protection instituée en application des articles L. 515-8 à L. 515-11 du code de l'environnement.

Les logements locatifs sociaux retenus pour l'application du présent article sont :

« 1o Les logements locatifs appartenant aux organismes d'habitation à loyer modéré, à l'exception, en métropole, de ceux construits, ou acquis et améliorés à compter du 5 janvier 1977 et ne faisant pas l'objet d'une convention définie à l'article L. 351-2 ;

« 2o Les autres logements conventionnés dans les conditions définies à l'article L. 351-2 et dont l'accès est soumis à des conditions de ressources ;

« 3o Les logements appartenant aux sociétés d'économie mixte des départements d'outre-mer, les logements appartenant à l'Entreprise minière et chimique et aux sociétés à participation majoritaire de l'Entreprise minière et chimique, les logements appartenant aux houillères de bassin, aux sociétés à participation majoritaire des houillères de bassin ainsi qu'aux sociétés à participation majoritaire

des Charbonnages de France et à l'établissement public de gestion immobilière du Nord - Pas-de-Calais ;

« 4o Les logements ou les lits des logements-foyers de personnes âgées, de personnes handicapées, de jeunes travailleurs, de travailleurs migrants et des logements-foyers dénommés résidences sociales, conventionnés dans les conditions définies au 5o de l'article L. 351-2 ainsi que les places des centres d'hébergement et de réinsertion sociale visées à l'article 185 du code de la famille et de l'aide sociale. Les lits des logements-foyers et les places des centres d'hébergement et de réinsertion sociale sont pris en compte dans des conditions fixées par décret.

« Les résidences principales retenues pour l'application du présent article sont celles qui figurent au rôle établi pour la perception de la taxe d'habitation.

« Art. L. 302-6. - Dans les communes situées dans les agglomérations visées par la présente section, les personnes morales, propriétaires ou gestionnaires de logements sociaux au sens de l'article L. 302-5, sont tenues de fournir au préfet, chaque année avant le 1er juillet, un inventaire par commune des logements sociaux dont elles sont propriétaires ou gestionnaires au 1er janvier de l'année en cours.

« Le défaut de production de l'inventaire mentionné ci-dessus, ou la production d'un inventaire manifestement erroné donne lieu à l'application d'une amende de 10 000 F recouvrée comme en matière de taxe sur les salaires.

« Le préfet communique chaque année à chaque commune susceptible d'être visée à l'article L. 302-5, avant le 1er septembre, les inventaires la concernant assortis du nombre de logements sociaux décomptés en application de l'article L. 302-5 sur son territoire au 1er janvier de l'année en cours, lorsque le nombre de logements sociaux décomptés représente moins de 20 % des résidences principales de la commune. La commune dispose de deux mois pour présenter ses observations.

« Après examen de ces observations, le préfet notifie avant le 31 décembre le nombre de logements sociaux retenus pour l'application de l'article L. 302-5.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe le contenu de l'inventaire visé au premier alinéa, permettant notamment de localiser les logements sociaux décomptés.

« Art. L. 302-7. - A compter du 1er janvier 2002, il est effectué chaque année un prélèvement sur les ressources fiscales des communes visées à l'article L. 302-5, à l'exception de celles qui bénéficient de la dotation de solidarité urbaine prévue par l'article L. 2334-15 du code général des collectivités territoriales lorsque le nombre des logements sociaux y excède 15 % des résidences principales.

« Ce prélèvement est égal à 1 000 F multipliés par la différence entre 20 % des résidences principales au sens du I de l'article 1411 du code général des impôts et le nombre de logements sociaux existant dans la commune l'année précédente, comme il est dit à l'article L. 302-5, sans pouvoir excéder 5 % du montant des dépenses réelles de fonctionnement de la commune constatées dans le compte administratif afférent au pénultième exercice.

« Pour toutes les communes dont le potentiel fiscal par habitant défini à l'article L. 2334-4 du code général des collectivités territoriales est supérieur à 5 000 F l'année de la promulgation de la loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, ce prélèvement est fixé à 20 % du potentiel fiscal par habitant multipliés par la différence entre 20 %

des résidences principales au sens du I de l'article 1411 du code général des impôts et le nombre de logements sociaux existant dans la commune l'année précédente, comme il est dit à l'article L. 302-5, sans pouvoir excéder 5 % du montant des dépenses réelles de fonctionnement de la commune constatées dans le compte administratif afférent au pénultième exercice.

« Le seuil de 5 000 F est actualisé chaque année suivante en fonction du taux moyen de progression du potentiel fiscal par habitant de l'ensemble des communes de plus de 1 500 habitants.

« Le prélèvement n'est pas effectué s'il est inférieur à la somme de 25 000 F.

« Le prélèvement est diminué du montant des dépenses exposées par la commune, pendant le pénultième exercice, au titre des subventions foncières mentionnées à l'article L. 2254-1 du code général des collectivités territoriales, des travaux de viabilisation des terrains ou des biens immobiliers mis ensuite à disposition pour la réalisation de logements sociaux et des moins-values correspondant à la différence entre le prix de cession de terrains ou de biens immobiliers donnant lieu à la réalisation effective de logements sociaux et leur valeur vénale estimée par le service des domaines.

« Si le montant de ces dépenses et moins-values de cession est supérieur au prélèvement d'une année, le surplus peut être déduit du prélèvement de l'année suivante. Un décret en Conseil d'Etat précise la nature des dépenses déductibles et les modalités de déclarations de ces dépenses par les communes.

« Le produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties, de la taxe foncière sur les propriétés non bâties, de la taxe d'habitation et de la taxe professionnelle inscrit à la section de fonctionnement du budget des communes soumises au prélèvement institué au présent article est diminué du montant de ce prélèvement. Celui-ci est imputé sur les attributions mentionnées au premier alinéa de l'article L. 2332-2 du code général des collectivités territoriales.

« Lorsque la commune appartient à une communauté urbaine, à une communauté d'agglomération, une communauté d'agglomération nouvelle, une communauté de communes ou à un syndicat d'agglomération nouvelle compétents pour effectuer des réserves foncières en vue de la réalisation de logements sociaux et lorsque cet établissement public est doté d'un programme local de l'habitat, la somme correspondante est versée à l'établissement public de coopération intercommunale ; en sont déduites les dépenses définies au sixième alinéa et effectivement exposées par la commune pour la réalisation de logements sociaux. Elle est utilisée pour financer des acquisitions foncières et immobilières en vue de la réalisation de logements locatifs sociaux et, notamment dans les quartiers inscrits en contrat de ville ou dans des zones urbaines sensibles, des opérations de renouvellement et de requalification urbains.

« A défaut, et hors Ile-de-France, elle est versée à l'établissement public foncier créé en application de l'article L. 324-1 du code de l'urbanisme, si la commune appartient à un tel établissement.

« A défaut, elle est versée à un fonds d'aménagement urbain destiné aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale pour des actions foncières et immobilières en faveur du logement social.

« Art. L. 302-8. - Le conseil municipal définit un objectif de réalisation de logements locatifs sociaux qui ne peut être inférieur au nombre de logements locatifs sociaux nécessaires pour atteindre 20 % du total des résidences principales.

« Toutefois, lorsqu'une commune appartient à une communauté urbaine, une communauté d'agglomération, une communauté d'agglomération nouvelle, une communauté de communes ou à un syndicat d'agglomération nouvelle compétents en matière de programme local de l'habitat, celui-ci fixe, de façon à favoriser la mixité sociale en assurant entre les communes une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements, l'objectif de réalisation de logements locatifs sociaux sur le territoire de la commune de manière à accroître la part de ces logements par rapport au nombre de résidences principales. L'objectif de réalisation de logements locatifs sociaux pour l'ensemble des communes de la communauté ne peut être inférieur au nombre total de logements locatifs sociaux dont la réalisation serait nécessaire, dans les communes soumises au prélèvement prévu par le premier alinéa de l'article L. 302-7, pour atteindre 20 % du total des résidences principales de ces communes, chacune de ces dernières devant se rapprocher de l'objectif de 20 %. Les communes non soumises à ce prélèvement ne peuvent se voir imposer la construction de logements sociaux supplémentaires sans leur accord.

« A Paris, Lyon et Marseille, le programme local de l'habitat fixe, de façon à favoriser la mixité sociale en assurant entre les arrondissements une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements, l'objectif de réalisation de logements sociaux sur le territoire de l'arrondissement de manière à accroître la part des logements par rapport au nombre de résidences principales.

« Les programmes locaux de l'habitat précisent l'échéancier et les conditions de réalisation, ainsi que la répartition équilibrée de la taille, des logements sociaux soit par des constructions neuves, soit par l'acquisition de bâtiments existants, par période triennale. Ils définissent également un plan de revalorisation de l'habitat locatif social existant, de façon à préserver partout la mixité sociale sans créer de nouvelles ségrégations. A défaut de programme local de l'habitat approuvé avant le 31 décembre 2001, la commune prend, sur son territoire, les dispositions nécessaires pour permettre la réalisation du nombre de logements locatifs sociaux prévus au premier alinéa ci-dessus.

« L'accroissement net du nombre de logements locatifs sociaux prévu pour chaque période triennale ne peut être inférieur à 15 % de la différence entre le nombre de logements sociaux correspondant à l'objectif fixé au premier ou, le cas échéant, au deuxième alinéa et le nombre de logements sociaux sur le territoire de la commune. Ces chiffres sont réévalués à l'issue de chaque période triennale.

« Art. L. 302-9. - La collectivité ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant approuvé le programme local de l'habitat établit, au terme de chaque période triennale, un bilan portant en particulier sur le respect des engagements en matière de mixité sociale. Celui-ci est communiqué au conseil départemental de l'habitat. Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par décision du Conseil constitutionnel no 2000-436 DC du 7 décembre 2000.

« Art. L. 302-9-1. - Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par décision du Conseil constitutionnel no 2000-436 DC du 7 décembre 2000.

« Art. L. 302-9-2. - Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent chapitre, notamment celles nécessitées par la situation particulière des départements d'outre-mer. »

Art. 88.-

Un fonds de revitalisation économique est créé afin de soutenir et développer l'activité économique dans les zones urbaines sensibles définies à l'article 42-3 de la loi no 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Les aides octroyées ont pour objet, d'une part, la compensation de charges particulières des entreprises déjà implantées dans les zones urbaines sensibles, d'autre part, l'aide à la réalisation d'investissements dans les zones urbaines sensibles et à titre dérogatoire pour des projets menés dans les autres territoires prioritaires des contrats de ville.

Les modalités de mise en oeuvre de ce fonds sont précisées par décret.

Loi 2003-710 du 1er Août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine

Art. 1er.-

En vue de réduire les inégalités sociales et les écarts de développement entre les territoires, l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics respectifs élaborent et mettent en oeuvre, par décisions concertées ou par voie de conventions, des programmes d'action dans les zones urbaines sensibles définies au 3 de l'article 42 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Lors de l'élaboration de ces programmes d'action, sont consultés, à leur demande, un représentant des organismes visés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation et un représentant des sociétés d'économie mixte intéressées. Les objectifs à atteindre au niveau national sont définis par l'annexe 1 de la présente loi.

Ces programmes d'action, qui tiennent compte du programme local de l'habitat s'il existe, fixent, pour chaque zone et sur une période de cinq ans, des objectifs de résultats chiffrés relatifs à la réduction du chômage, au développement économique, à la diversification et à l'amélioration de l'habitat, à la restructuration ou à la réhabilitation des espaces et équipements collectifs, à la restructuration des espaces commerciaux, au renforcement des services publics, à l'amélioration de l'accès au système de santé s'appuyant sur l'hôpital public, à l'amélioration du système d'éducation et de la formation professionnelle, de l'accompagnement social et au rétablissement de la tranquillité et de la sécurité publiques. L'exécution des programmes fait l'objet d'évaluations périodiques sur la base des indicateurs figurant à l'annexe 1 de la présente loi.

Art. 6.-

Le programme national de rénovation urbaine vise à restructurer, dans un objectif de mixité sociale et de développement durable, les quartiers classés en zone urbaine sensible et, à titre exceptionnel, après avis conforme du maire de la commune ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et accord du ministre chargé de la ville et du ministre chargé du logement, ceux présentant des caractéristiques économiques et sociales analogues.

Il comprend des opérations d'aménagement urbain, la réhabilitation, la résidentialisation, la démolition et la production de logements, la création, la réhabilitation et la démolition d'équipements publics ou collectifs, la réorganisation d'espaces d'activité économique et commerciale, ou tout autre investissement concourant à la rénovation urbaine.

Pour la période 2004-2013, il prévoit une offre nouvelle de 250 000 logements locatifs sociaux, soit par la remise sur le marché de logements vacants, soit par la production de nouveaux logements sociaux dans les zones urbaines sensibles ou dans les agglomérations dont elles font partie. Il comprend également, dans les quartiers mentionnés au premier alinéa, la réhabilitation de 400 000 logements locatifs sociaux et, la résidentialisation d'un nombre équivalent de logements sociaux et en cas de nécessité liée à la vétusté, à l'inadaptation à la demande ou à la mise en oeuvre du projet

urbain, la démolition de 250 000 logements, cet effort global devant tenir compte des besoins spécifiques des quartiers concernés.

Modifié par Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006

Art. 10.-

Il est créé un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "Agence nationale pour la rénovation urbaine".

Cet établissement a pour mission de contribuer, dans un objectif de mixité sociale et de développement durable, à la réalisation du programme national de rénovation urbaine dans tous les quartiers visés à l'article 6 en accordant des concours financiers aux collectivités territoriales, aux établissements publics de coopération intercommunale compétents et aux organismes publics ou privés qui y conduisent des opérations concourant à la rénovation urbaine, à l'exception des établissements publics nationaux à caractère administratif dont les subventions de l'Etat constituent la ressource principale. Il passe des conventions pluriannuelles avec les collectivités et organismes destinataires de ces subventions. Son conseil d'administration peut fixer, en fonction du montant des subventions ou du coût de l'opération financée, des seuils au-dessous desquels il n'est pas conclu de convention.

L'Agence nationale pour la rénovation urbaine élabore et adopte, dans les neuf mois suivant sa création, une charte d'insertion qui intègre dans le programme national de rénovation urbaine les exigences d'insertion professionnelle et sociale des habitants des zones urbaines sensibles.

Les concours financiers de l'agence sont destinés à des opérations d'aménagement urbain, à la réhabilitation, la résidentialisation, la démolition et la construction de nouveaux logements sociaux, à l'acquisition ou la reconversion de logements existants, à la création, la réhabilitation d'équipements publics ou collectifs, à la réorganisation d'espaces d'activité économique et commerciale, à l'ingénierie, à l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, au relogement et à la concertation, ou à tout investissement concourant à la rénovation urbaine de tous les quartiers visés à l'article 6.

Pour chaque opération, un accord de gestion urbaine de proximité est signé entre les parties aux conventions visées au deuxième alinéa, les associations de proximité et les services publics de l'Etat et des collectivités territoriales.

A titre exceptionnel, après accord du ministre chargé de la ville et du ministre chargé du logement, en l'absence de dispositif local apte à mettre en oeuvre tout ou partie des projets de rénovation urbaine, l'agence peut également assurer, à la demande des conseils municipaux ou des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents, la maîtrise d'ouvrage de tout ou partie de ces projets.

Modifié par Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006

Modifié par Loi n°2006-872 du 13 juillet 2006

Annexes

Art. 1.- Objectifs et indicateurs de la politique de la ville

Introduction

a) Principes généraux :

La présente annexe précise, pour chaque politique publique concourant à la politique de la ville, les orientations et les objectifs assignés sur une période de cinq ans. Ils sont précisés au niveau national par une série d'indicateurs et d'éléments d'évaluation qui ont vocation à être transmis à l'Observatoire national des zones urbaines sensibles visé à l'article 3 et à figurer dans le rapport annuel visé à l'article 5.

Ces objectifs sont précisés et complétés à l'occasion de la mise en oeuvre locale de la politique de la ville par les différents partenaires qui la conduisent. Le rapprochement et l'analyse croisée des différents indicateurs au niveau de chaque territoire contribuent à l'évaluation de l'efficacité des politiques publiques dont ils font l'objet. Des indicateurs recueillis localement pourront enrichir le système d'observation.

Le suivi de l'évolution de ces indicateurs et des moyens mis en oeuvre pour réduire les inégalités constatées dans les zones urbaines sensibles ainsi que l'évaluation des politiques publiques conduites dans ces mêmes territoires sont assurés par un observatoire national qui sera placé sous l'autorité du ministre chargé de la politique de la ville et sous la responsabilité fonctionnelle de l'administration centrale en charge de la politique de la ville.

b) Le financement du programme national de rénovation urbaine :

Les ressources destinées au programme national de rénovation urbaine comprennent, notamment, outre les financements mentionnés à l'article 7 et ceux des collectivités territoriales, de leurs groupements et des investisseurs, les contributions suivantes :

La contribution annuelle de l'Union d'économie sociale du logement, à hauteur de 550 millions d'euros entre 2004 et 2008 ;

Les contributions de la Caisse des dépôts et consignations ;

Le cas échéant, les subventions de l'Union européenne, notamment celles relevant de l'objectif 2 et du programme d'initiative communautaire URBAN ;

Les prêts sur fonds d'épargne consentis par la Caisse des dépôts et consignations. L'enveloppe pour la période 2004-2005 est fixée à 1,6 milliard d'euros sous la forme de prêts de renouvellement urbain. Une convention spécifique précisera l'enveloppe consacrée aux prêts pour la période 2006-2008 ;

Les contributions de solidarité versées par les organismes d'habitations à loyer modéré cités à l'article L. 452-4-1 du code de la construction et de l'habitation.

1. L'objectif de réduction progressive des écarts constatés avec les autres villes ou quartiers, et de "retour au droit commun"

La politique de la ville se justifie par l'objectif de réduction progressive des écarts constatés avec les autres villes ou quartiers, et de "retour au droit commun".

Ainsi, chacun des indicateurs mentionnés dans la présente annexe est accompagné de son évaluation pour les zones urbaines dans leur ensemble.

Un ou plusieurs indicateurs globaux permettent d'évaluer la situation socio-économique globale des zones urbaines sensibles (ZUS), ainsi que des zones urbaines dans leur ensemble.

Ces indicateurs figurent dans le rapport au Parlement prévu par l'article 5.

2. Emploi et développement économique : réduire les disparités territoriales et améliorer l'accès à l'emploi

D'après les données des recensements, le taux de chômage a augmenté plus fortement dans les zones urbaines sensibles que dans l'ensemble de la France urbaine, pour atteindre 25,4 %, soit 491 601 chômeurs. Cette moyenne recouvre des écarts considérables entre les ZUS, certaines d'entre elles connaissant un taux de chômage supérieur à 40 %. Par ailleurs, le taux de chômage des jeunes dans l'ensemble des ZUS était en 1999 de 40 %, soit 15 points au-dessus de la moyenne nationale. Le faible niveau de qualification des habitants des ZUS constitue un handicap pour l'accès à l'emploi. En 1999, un habitant sur trois de plus de quinze ans déclarait n'avoir aucun diplôme, soit 1,8 fois plus que la moyenne nationale. Enfin, les données partielles sur la mise en oeuvre de la politique de l'emploi en 2000 et 2001 font apparaître globalement un déficit d'accès des publics visés par ces politiques en ZUS par rapport aux mêmes publics résidant dans d'autres territoires.

2.1. Les objectifs

Réduire d'un tiers le nombre de chômeurs dans les ZUS sur une période de cinq ans.

Rapprocher le taux de chômage de l'ensemble de chaque ZUS de celui de l'ensemble de leur agglomération de référence.

Mener des politiques prioritaires de formation professionnelle des habitants des ZUS, en particulier pour les bas niveaux de qualification.

Renforcer les politiques d'insertion par l'emploi des populations à faible qualification et de celles durablement exclues du marché de l'emploi.

2.2. Les indicateurs de résultats

Evolution annuelle du taux de chômage dans l'ensemble des zones urbaines sensibles et dans l'ensemble des agglomérations concernées par la politique de la ville.

Evolution du même taux pour les actifs de faible niveau de formation, et pour les jeunes actifs de moins de vingt-cinq ans dans les ZUS et les agglomérations de référence.

Evolution annuelle du nombre des demandeurs d'emploi de catégorie 1 inscrits à l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE) dans les ZUS et des demandeurs d'emploi étrangers résidant en ZUS.

2.3. Les indicateurs de mise en oeuvre des dispositifs

de la politique d'emploi et de développement économique

2.3.1. Taux de couverture des différents dispositifs d'aide à l'emploi dans les ZUS comparé aux agglomérations :

- aides à l'embauche en entreprise ;

- aides aux emplois des entreprises d'insertion ;

- aides aux emplois d'utilité sociale ;

- stages de formation et d'insertion ;

- contrats en alternance.

2.3.2. Développement économique et emploi dans les ZUS et en particulier dans les zones franches urbaines (ZFU) :

- nombre d'entreprises existantes, créées ou transférées ;

- nombre d'emplois existants, transférés et créés dans les ZFU et nombre d'embauches réalisées par les entreprises implantées dans ces zones de personnes résidant en ZUS ;

- taux de suivi des demandeurs d'emploi en ZUS par le service public de l'emploi ;

- investissements publics réalisés dans chaque ZUS, zone de redynamisation urbaine (ZRU) et ZFU.

3. Améliorer l'habitat et l'environnement urbain

3.1. Les objectifs

Les objectifs visent sur une période de cinq ans :

La réalisation du programme national de rénovation urbaine

Les choix arrêtés pour chacun des sites relèvent des responsabilités locales et la loi n'a pas pour objet de leur assigner des objectifs précis. Le programme national de rénovation urbaine et les moyens arrêtés par la présente loi visent néanmoins à atteindre les objectifs suivants :

La constitution d'une offre nouvelle de 200 000 logements locatifs sociaux, soit par la remise sur le marché de logements vacants, soit par la construction de nouveaux logements sociaux dont la conception s'écarte résolument des errements du passé. Ces logements seront construits au sein des ZUS ou dans les agglomérations dont elles font partie ; ils viendront en complément des programmes de logements sociaux destinés à l'accroissement du parc hors besoins spécifiques liés à la rénovation urbaine ;

La réhabilitation ou la restructuration en profondeur de 200 000 logements locatifs sociaux permettant de leur redonner un regain durable d'attractivité ;

La démolition d'un nombre équivalent de logements locatifs sociaux que la réhabilitation ne permet pas de remettre au niveau de la demande sociale actuelle ou dont la destruction est rendue nécessaire par les besoins de restructuration urbaine ;

La résidentialisation d'un nombre équivalent de logements locatifs sociaux ;

La réalisation de travaux de réhabilitation des parties communes des immeubles et des espaces collectifs ;

L'amélioration de la gestion et de l'entretien courant des espaces urbains inscrite dans des conventions de gestion urbaine de proximité entre les bailleurs sociaux et les villes pour toutes les ZUS de plus de 500 logements, ces conventions pouvant ouvrir droit à une exonération partielle de taxe foncière sur les propriétés bâties ;

La diversification de l'offre de l'habitat dans les ZUS par le soutien à la construction de logements locatifs à loyers intermédiaires et de logements destinés à l'accession à la propriété ;

Le soutien aux copropriétés en situation de fragilité financière, l'aide à leur réhabilitation, leur intégration éventuelle dans le parc locatif social lorsque le maintien du régime de copropriété est un

obstacle dirimant à leur entretien, leur rachat en vue de démolition dans les cas les plus difficiles ou lorsque ces démolitions sont rendues nécessaires par les projets de restructuration urbaine.

La qualité de la gestion urbaine de proximité

L'objectif est de développer les conventions de gestion urbaine de proximité pour toutes les ZUS de plus de 500 logements ainsi que pour les sites faisant l'objet d'opérations de rénovation urbaine. Dans tous les cas, ces conventions doivent se fonder sur des diagnostics précis, donner lieu à des engagements contractuels clairs, être dotées d'outils de suivi et d'évaluation et associer les habitants à tous les niveaux de mise en oeuvre, du diagnostic à l'évaluation.

3.2. Les indicateurs

Nombre annuel de logements sociaux réhabilités dans les ZUS.

Nombre annuel de logements sociaux construits dans les ZUS.

Nombre annuel de logements sociaux démolis dans les ZUS.

Nombre annuel de logements intermédiaires construits dans les ZUS.

Nombre de logements concernés par des transformations d'usage.

Nombre de conventions de gestion urbaine de proximité.

Nombre de logements vacants et évolution.

Taux de rotation dans le logement.

Nombre de logements traités en opérations programmées pour l'amélioration de l'habitat.

Nombre de plans de sauvegarde dans les ZUS.

Nombre de logements sociaux construits dans les communes qui ont moins de 20 % de logements sociaux.

Nombre de logements individuels destinés à l'habitation principale, réalisés ou acquis par des propriétaires et situés dans les ZUS.

4. Santé : développer la prévention et l'accès aux soins

Permettre à chacun d'accéder à une offre de soins de proximité et de qualité, à la fois curative et préventive, est l'ambition de notre système national de santé. En ZUS, celui-ci doit s'adapter pour tenir compte de la spécificité des populations qui y résident et améliorer ainsi sa performance et l'état sanitaire général de la population.

4.1. Les objectifs

4.1.1. Favoriser l'installation des professionnels de la santé.

Compte tenu des carences constatées, il y a lieu de garantir pour chaque ZUS un bon niveau de démographie médicale. Le Gouvernement présentera au Parlement un rapport sur l'état de l'offre médicale et paramédicale en ZUS en un plan quinquennal de résorption des zones déficitaires identifiées.

Ce plan favorisera l'installation de professions médicales et paramédicales et le développement à la fois des maisons de santé et des réseaux de santé publique, tels que définis par l'article L. 6321-1 du code de la santé publique. Les maisons de santé créées répondent au besoin d'une médecine de ville de proximité et permettent d'assurer dans de meilleures conditions la permanence des soins. Elles ont vocation à conduire des actions de prévention sanitaire, en particulier en direction des populations étrangères et des femmes. Le développement de la pédopsychiatrie en ZUS sera encouragé dans ce cadre.

4.1.2. Accompagner les programmes de prévention.

Les programmes régionaux d'accès à la prévention et aux soins (PRAPS) se concrétiseront dans les ZUS grâce à des instances locales de concertation, de déclinaison et d'élaboration de programmes de santé publique, notamment, les ateliers "santé-ville", qui réunissent les acteurs sanitaires et sociaux, les services déconcentrés de l'Etat, les collectivités territoriales et les associations concernées. Le développement de la médiation dans le domaine de la santé sera encouragé dans ce cadre et dans celui des maisons de santé, notamment par le programme adultes-relais. Pour apprécier les efforts en la matière, les systèmes d'information mis en place pour l'analyse du financement du programme de santé publique et des activités correspondantes permettront de distinguer les ZUS.

4.1.3. Renforcer la santé scolaire.

Une optimisation des ressources médicales et paramédicales au niveau local confortera les efforts entrepris pour renforcer la santé scolaire et développer les programmes de prévention en direction des jeunes. Une attention particulière sera portée à la réalisation des prescriptions de soins à l'issue des bilans de santé.

4.2. Les indicateurs

Démographie médicale et paramédicale

Ratio de praticiens médicaux et paramédicaux pour 5 000 habitants dans les ZUS et nombre d'actes par médecin généraliste.

Nombre de maisons de santé existantes et créées en ZUS.

Nombre de réseaux de santé publique intervenant en ZUS.

Accès aux soins

Ratio entre le nombre de titulaires de la couverture maladie universelle et la population totale.

Nombre de permanences d'accès aux soins de santé en ZUS.

Importance des programmes

de santé publique

Part du budget des programmes de santé publique affectée en ZUS.

Santé scolaire

Taux de réalisation des prescriptions de soins à l'issue des bilans de santé scolaire.

5. Améliorer la réussite scolaire

La qualité de l'offre scolaire et éducative est un vecteur essentiel de requalification des territoires urbains en raison de son incidence directe sur les stratégies résidentielles des ménages et de son impact sur la ségrégation territoriale. Elle a une incidence très forte sur la réussite des enfants et des jeunes qui habitent dans ces quartiers.

Les efforts de discrimination positive accomplis depuis plus de vingt ans dans le cadre de l'éducation prioritaire, s'ils ont été importants, n'ont cependant pas permis de réduire notablement les écarts de réussite scolaire entre les établissements situés en ZUS et l'ensemble du territoire national. Si les difficultés scolaires ne sont pas spécifiques aux jeunes résidant en ZUS, elles revêtent un caractère particulièrement aigu dans ces quartiers et plus particulièrement dans les familles qui cumulent des difficultés économiques et sociales.

5.1. Les objectifs

Pour réduire les écarts de niveau entre certains élèves et les autres élèves scolarisés en ZUS et leur garantir une formation adaptée, le système éducatif poursuivra son adaptation et sa coopération avec les collectivités territoriales et autres acteurs locaux. Une démarche de veille éducative, permettant de prévenir les interruptions des parcours éducatifs, sera systématiquement mise en oeuvre au plan local.

L'objectif à atteindre d'ici à cinq ans est une augmentation significative de la réussite scolaire dans les établissements des réseaux d'éducation prioritaire et des ZUS pour rapprocher leurs résultats de ceux des autres établissements scolaires.

5.1.1. Poursuivre les efforts en faveur de l'éducation prioritaire.

Il revient aux acteurs locaux de se donner des objectifs précis dans le cadre d'une relance des contrats de réussite et d'élaborer des tableaux de bord avec des indicateurs de moyens et de performances. C'est sur la base du contrat de réussite que seront définis les engagements des autorités académiques. Au sein des réseaux d'éducation prioritaire, la lettre de mission des responsables et des coordonnateurs les mandatera pour assurer l'articulation entre le réseau d'éducation prioritaire et la ville.

5.1.2. Clarifier et simplifier les politiques éducatives.

La multiplicité des cadres de contractualisation, des dispositifs, des échelles d'intervention et des opérateurs n'assure ni la lisibilité ni la cohérence des actions éducatives sur un territoire. Les procédures et cadres contractuels seront simplifiés dès 2004. Ils seront organisés dans un cadre fédérateur regroupant tous les dispositifs existants dans et hors l'école, associant l'ensemble des partenaires concernés qui en détermineront localement les modalités. Ce cadre déterminera les enjeux stratégiques, les objectifs prioritaires et les moyens mobilisés.

5.2. Les indicateurs

5.2.1. Indicateurs nationaux de moyens dans les établissements en ZUS :

- nombre d'enseignants pour cent élèves dans les écoles ;

- nombre moyen d'élèves par structure pédagogique au collège ;

- dotation totale horaire dans les collèges ;

- proportion d'enseignants en poste depuis deux ans ou moins dans le même collège ;

- proportion d'enseignants de moins de trente ans dans les écoles ;

- proportion d'enseignants de moins de trente ans dans les collèges ;

- nombre de classes d'enseignement général de lycées ;

- nombre d'établissements d'enseignement supérieur.

5.2.2. Indicateurs de résultats :

- résultats aux évaluations nationales (considérés dans tous les cas à partir de l'écart aux moyennes nationales) ;

- proportion d'élèves en retard au début du cycle 3 ;

- proportion d'élèves en retard à la fin du cycle 3 ;

- proportion d'élèves en retard de deux ans ou plus en 6e ;

- proportion d'élèves en retard de deux ans ou plus en 3e générale, sauf 3e d'insertion ;

- taux d'accès de 6e en 3e ;

- devenir des élèves de 3e en fin de seconde générale et technologique ;

- devenir des élèves de 3e en fin de seconde professionnelle ;

- résultats au diplôme national du brevet des collèges ;

- taux de réussite aux baccalauréats général, technologique et professionnel ;

- proportion d'élèves boursiers reçus au brevet des collèges ;

- proportion d'élèves boursiers reçus au baccalauréat.

Chaque fois que possible, on retiendra le taux d'évitement à l'entrée en 6e.

6. Sécurité et tranquillité publiques

Les problèmes d'insécurité concernent l'ensemble du territoire national et s'accroissent dans les zones périurbaines. Les actes de délinquance et les atteintes à la tranquillité publique accentuent le sentiment d'abandon de la population des ZUS, souvent fragilisée et exposée à une insécurité économique et sociale. Le déficit de gestion urbaine de proximité, une présence souvent insuffisante des services et équipements publics, la forte visibilité des conflits d'usage des espaces ouverts au public et les tensions de la vie quotidienne entre générations, services publics et usagers confortent le sentiment de relégation et nourrissent le sentiment d'insécurité.

Ainsi, il résulte de l'enquête INSEE "vie de quartier" (avril 2002) que la part des personnes trouvant leur quartier peu sûr est beaucoup plus importante pour les habitants des quartiers de la politique de la ville que pour les autres (habitants en ZUS : 46,4 %, comparé à 7,7 % pour les habitants de zones rurales et agglomérations sans ZUS et 17 % pour les habitants d'agglomérations avec ZUS).

Ces problèmes d'insécurité réduisent l'attractivité de ces territoires et peuvent mettre en péril les programmes de rénovation urbaine qui y sont engagés.

6.1. Les objectifs

L'objectif est de réduire le niveau de délinquance et d'améliorer la tranquillité et la sécurité publiques afin de rétablir le sentiment de sécurité et la qualité de vie dans les quartiers en ZUS. Cela exige de prévenir et de lutter contre la délinquance sous toutes ses formes, mais également d'oeuvrer à la cohésion sociale et de garantir l'accès au droit des personnes habitant les territoires urbains qui connaissent aujourd'hui les plus grandes fractures.

Cela implique la mobilisation de tous : l'Etat, les maires animateurs des politiques locales de prévention et de tranquillité publique mais aussi les représentants des professions, des services et des associations confrontés aux manifestations de la délinquance ou oeuvrant dans les domaines de la prévention, de la médiation, de la lutte contre l'exclusion et de l'aide aux victimes.

Plus précisément, il s'agit de poursuivre les objectifs suivants :

6.1.1. Réduire le nombre des infractions portant le plus atteinte au sentiment de sécurité ainsi que celles qui ont des incidences criminogènes à long terme.

Sont notamment concernés :

- les atteintes aux personnes (coups et blessures, menaces et injures) ;

- les atteintes aux biens privés (vols et dégradations de véhicules privés, cambriolages) ;

- les atteintes aux services d'intérêt collectif (obstacles à l'intervention de services de sécurité ou de secours, atteintes aux professionnels de santé, atteintes au fonctionnement de services publics et à leurs agents) ;

- les agressions en milieu scolaire ;

- le trafic de stupéfiants ;

- les mauvais traitements et abandons d'enfants.

6.1.2. Réduire le sentiment d'abandon et contribuer à la paix sociale.

Les actions suivantes peuvent notamment y concourir :

- réduire les nuisances environnementales par des actions de veille, de prévention et de remise en état ;

- améliorer le cadre de vie notamment par le renouvellement urbain après réalisation d'un diagnostic de sécurité en relation avec les forces de police et de gendarmerie ;

- réduire les actes de racisme, les discriminations, notamment dans l'accès aux services publics ;

- valoriser l'image et l'efficacité des services publics et mieux expliquer leur rôle, notamment pour la gendarmerie, la police et la justice ;

- impliquer les habitants des ZUS dans l'élaboration des réponses en matière de tranquillité et de sécurité et leur mise en œuvre ;

- favoriser l'accès au droit.

6.2. Les indicateurs

La construction de ces indicateurs nécessite l'établissement de statistiques pour chaque ZUS par les administrations concernées, en cohérence avec les agrégats réalisés par le dispositif national mis en place par l'Institut des hautes études de la sécurité intérieure à travers l'Observatoire national de la délinquance.

6.2.1. Indicateurs de résultats :

- nombre de crimes et délits (commis dans les zones urbaines sensibles) enregistrés par les services de police et de gendarmerie par catégorie d'infraction (statistiques "état 4001" - coups et blessures volontaires criminels et délictuels sauf ceux suivis de mort, vols violents sans arme contre des femmes sur voie publique, destructions et dégradations de véhicules privés, cambriolages de locaux d'habitation principale, destructions et dégradations de biens publics, trafic et revente sans usage de stupéfiants, mauvais traitements et abandons d'enfants) ;

- taux d'élucidation (des faits précédents) ;

- nombre d'outrages et violences à agents de la force publique ("état 4001") ;

- nombre d'incidents scolaires signalés dans les collèges sur la base des données du système de recensement et de signalement des faits de violence ;

- exploitation de l'enquête annuelle INSEE (enquête permanente sur les conditions de vie des ménages, questions relatives au sentiment de sécurité).

6.2.2. Indicateurs de moyens :

- nombre d'agents d'unités spécialisées (brigade des mineurs et brigade de prévention de la délinquance juvénile) affectés aux circonscriptions comprenant une ZUS ;

- nombre de lieux d'accueil d'aide aux victimes dans les communes comprenant une ZUS ;

- nombre de dispositifs d'accès au droit et à la justice (maisons de la justice et du droit, point d'accès au droit) ;

- nombre de contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance ;

- nombre d'éducateurs de prévention spécialisée ;

- nombre d'agents de médiation sociale.

7. Mobiliser les services publics

La proximité, la facilité d'accès et la simplicité d'usage des services publics, demandées par les Français, revêtent une importance particulière en ZUS où les services publics constituent un instrument de solidarité et de cohésion nationales. Le niveau et la qualité de leur présence, les conditions d'accès garanties à des publics divers et le soutien apporté à leur personnel constituent les orientations quinquennales qui seront mises en œuvre.

7.1. Les objectifs

7.1.1. Renforcer la présence et l'accessibilité des services publics.

Des schémas locaux des services publics en ZUS seront réalisés. Ils concerneront l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements et leurs établissements publics respectifs. Ils viseront à déterminer le niveau d'engagement de chaque service public sur les sites concernés, les seuils minimaux de présence effective de ces services au regard des niveaux constatés au sein de l'agglomération de référence, le calendrier de remise à niveau des effectifs et des moyens humains et les modalités de résorption des vacances de postes constatées. Ils préciseront les modalités d'adaptation des services aux réalités locales et aux attentes des usagers, en particulier en ce qui concerne les horaires d'ouverture des services et la médiation interculturelle. Ils identifieront les équipements d'intérêt local ou départemental pouvant, dans le cadre des opérations de rénovation urbaine, être implantés en ZUS.

Ces schémas comprendront un volet spécifique sur l'accueil et l'orientation des usagers en visant le regroupement des services notamment par la création de maisons des services publics.

7.1.2. Développer les transports publics.

Le service public des transports collectifs est, pour nombre d'habitants des quartiers en difficulté, le moyen principal de déplacement.

Son développement sera favorisé, notamment pour faciliter les déplacements vers les pôles d'emploi, les principaux équipements et services publics, les pôles de commerces et de loisirs et les centres-ville. Les caractéristiques de l'offre de transport devront s'adapter aux nouveaux rythmes urbains et prévenir ou réduire les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité.

7.2. Les indicateurs

Les indicateurs de résultats et les indicateurs de moyens sont précisés service public par service public, y compris pour les établissements publics à caractère industriel et commercial et les organismes paritaires. Les indicateurs de moyens suivants sont établis :

- ratios effectifs-population pour les ZUS ;
- taux de vacances de postes ;
- durée moyenne de présence dans le poste ;
- nombre de maisons des services publics

Annexe n°02 – Chronologie de la politique de la ville en France

Sources :

- la chronologie établie par A. ANDERSON et H. VIEILLARD-BARON (2003) ;
- l'historique proposé par M-C. JAILLET (2004) ;
- la chronologie proposée sur le site de la Délégation Interministérielle à la Ville (juillet 2007) ;

DATES	PHASES	EVENEMENTS MAJEURS
1973 1977	HABITAT ET VIE SOCIALE	Juin 1973 : création de la structure HVS Création de la prime à l'amélioration du logement à l'usage locatif.
1981 1982 1983 1984 1986 1988	DEVELOPPEMENT SOCIAL DES QUARTIERS	*Mai : la gauche au pouvoir après les élections présidentielles* *Juillet : émeutes dans le quartier des Minguettes de l'agglomération lyonnaise* Octobre : création de la Commission Nationale pour le Développement Social des Quartiers Décembre : création des ZEP Février : mise en place des premières missions locales Premières opérations DSQ Juin : création du conseil national de prévention de la délinquance Novembre : installation de la mission « Banlieue 89 » Publication du rapport d'Hubert DUBEDOUT « Ensemble refaire la ville » Juin : début de la politique « ville-Etat-région » Fin de l'expérimentation et début de la contractualisation *Mars : le changement de majorité au gouvernement (droite) ne remet pas en cause le DSQ* *Juin : la majorité gouvernementale repasse à gauche*

DATES	PHASES	EVENEMENTS MAJEURS
		Octobre : création de la Délégation Interministérielle à la ville
1989 1990 1991 1992 1993 1994	DEVELOPPEMENT SOCIAL URBAIN ET CONTRACTUALISATION	Démarrage du Xe plan (1989-1993) où 400 quartiers bénéficient de contrats dits DSQ ou de procédures adjacentes Apparition de la notion de développement social urbain (DSU) pour signifier le passage du quartier à la ville *Octobre : émeutes à Vaulx-en-Vélin* Décembre : Assises de Banlieue 89 sous le titre « Pour en finir avec les grands ensembles » / nomination d'un ministre d'Etat à la ville *Mai/Juin : émeutes à Mantes-la-jolie* Juillet : Loi d'Orientation pour la Ville / adoption de la procédure Grand Projet Urbain / loi instituant des avantages de carrières pour les fonctionnaires travaillant dans les quartiers Adoption de la procédure unique du contrat de ville pour le XIe plan *Mars : nouveau basculement gouvernemental à droite* Signature de 214 contrats de ville / choix définitif des 12 grands projets urbains
1995 1996 1997 1999	POLITIQUE DE ZONAGE	Février : loi d'orientation sur l'aménagement du territoire prévoyant des mesures d'incitation fiscales en faveur des zones sensibles et des zones de redynamisation urbaine Mai : élection présidentielle remportée par la droite Septembre : le programme européen URBAN retient 8 sites français Novembre : loi sur la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville. Décembre : Décrets sur la géographie prioritaire : délimitation des ZFU, des ZUS et des ZRU Changement de gouvernement en faveur de la gauche avec de nouvelles orientations pour la politique de la ville (mise en cause du principe de discrimination positive, augmentation de la DSU, élargissement à l'échelle de l'agglomération…) Février : le dispositif ZEP, après des entrées et des sorties, s'élargit de près de 1000 établissements. Juin : annonce de l'accompagnement des ZFU jusqu'à son extinction en 2002

DATES	PHASES	EVENEMENTS MAJEURS
2000	RENOUVELLEMENT URBAIN	Décembre : loi SRU
2001		Mars : Adoption par l'Institut d'Etudes Politiques de conventions avec sept lycées en ZEP
2002		Mai : élection présidentielle remportée par la droite après que le front national soit passé au second tour devant la gauche
2002	RENOVATION URBAINE	Juin : relance des ZFU
2003		Août : loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine
2004		Février : création de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) Mars : 41 nouvelles Zones franches urbaines sont créées, s'ajoutant aux 44 déjà existantes Création d'un Observatoire national des zones urbaines sensibles (ONZUS)
2005		Janvier : Loi de programmation pour la cohésion sociale / Création de 750 équipes de réussite éducative (ERE) afin de mieux accompagner les enfants en grande difficulté au sein des ZUS et des établissements situés dans des zones ou réseaux d'éducation prioritaire Octobre-novembre : violences urbaines dans les banlieues françaises Décembre : mise en place de préfets délégués pour l'égalité des chances / création de la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT), qui succède à la DATAR
2006		mars : lancement des Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS), destinés à succéder aux contrats de ville et annonce d'une cinquantaine de mesures portant sur 5 champs prioritaires : accès à l'emploi et développement économique ; amélioration de l'habitat et du cadre de vie ; réussite éducative et égalité des chances ; citoyenneté et la prévention ; accès à la santé Décembre : Le nombre total de Zones franches urbaines est porté à 100 (Décret n°2006-1623 du 19 décembre 2006 portant délimitation des zones franches urbaines)
2007		Janvier : signature des premiers CUCS Mars : loi instituant le droit au logement opposable et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale

DATES	PHASES	EVENEMENTS MAJEURS
2008		Juin : annonce du plan Espoir Banlieue

Méthodologie des entretiens

Tous nos entretiens se sont déroulés sous la forme semi-directive. Si un certain nombre de questions, où plutôt de thématiques, ont été préalablement listées, la consigne appliquée fut de laisser la discussion suivre son cours jusqu'à épuisement des thèmes abordées par l'interlocuteur. A ce moment, l'enquêteur revenait en arrière sur un point trop furtivement évoqué ou enchaînait sur une autre question. Généralement, la discussion a donné lieu naturellement à une étude complète de l'ensemble des points listés (cf. guide d'entretien-type ci-dessous).

Guide d'entretien-type (adapté selon les personnes rencontrées)

1/ En quoi consiste votre travail ? Avec qui travaillez-vous ?

2/ Comment décrivez-vous les quartiers ciblés par la politique de la ville, le quartier sur lequel vous intervenez le plus ?

3/ Quel est, pour vous, le problème majeur dans ces quartiers ?

4/ Que pensez-vous de la mixité sociale ?

5/ La mixité est-elle, selon vous, une solution à la crise des banlieues ? Si oui, comment la mettre en œuvre ?

6/ Qualifierez-vous ces quartiers de territoires enclavés ?

7/ Pour quelle(s) raison(s) ? Lesquels plus que les autres ?

8/ Les populations des quartiers sensibles vous paraissent-elles mobiles au quotidien (déplacements quotidiens)? La mobilité est-elle un handicap pour les habitants des quartiers sensibles ?

9/ La mobilité de ces populations est-elle prise en compte dans votre travail sur ces quartiers ? Si oui, de quelle manière ?

10/ Le développement des services de proximité dans ces quartiers vous paraît-il une bonne chose ?

11/ N y a t'il pas un risque d'enfermer les habitants dans leur quartier ?

12/ Depuis les débuts du GPV/ANRU, l'image du quartier a-t-elle changée ?

13/ Les acteurs sociaux (associations, éducateurs…) ont-ils des idées ou des projets innovants permettant la réinsertion de ces quartiers dans la ville ?

Les questions de cette liste sont, bien entendu, non-exhaustives et certaines n'ont aussi jamais été posé, les personnes rencontrées y répondant d'eux-mêmes (par exemple, la question n°5). Elles n'ont pas non plus été posées systématiquement de cette manière, le discours de la personne enquêtée et son vocabulaire étant repris dans la formulation. La rénovation urbaine et la résidentialisation, absentes du questionnaire-type, sont deux thématiques récurrentes des entretiens.

Les questions les plus délicates ont été celles de la définition de ces quartiers et du rôle des services de proximité. La première parce que, devant cette question difficile, certains acteurs se réfugient derrière des appellations administratives ou des termes qu'ils ne justifient pas, tandis que d'autres utilisent les caractéristiques sociales. Un troisième comportement consiste à expliquer comment on ne veut surtout pas parler de ces quartiers, sans parvenir à faire de propositions de « nom » pour les banlieues. D'autres difficultés sont apparues lorsqu'il fut question du rôle des services de proximité, et par extension les opérations de rénovation urbaine (démolition, résidentialisation). Les acteurs institutionnels et politiques eurent le sentiment d'une remise en cause de leur travail et de leur intervention dans ces quartiers (malgré toute les précautions prises dans la formulation) : si certains ont reconnu la complexité de l'action dans les quartiers (certains effets pervers pouvant apparaître à travers une politique jugée positive), la plupart ont vite repoussé la question et nous avons senti alors une certaine tension dans les entretiens. Les acteurs associatifs n'ont pas eu les mêmes difficultés à répondre à ce type de question, même s'il fut parfois dur pour eux de se positionner.

3 types d'acteurs ont été rencontrés :

- les acteurs associatifs (A) / acteurs de terrain : ils arpentent les quartiers au quotidien. Ils sont en contact direct et constant avec les habitants. Ils connaissent assez bien la réalité quotidienne. Ils parlent avec plus de facilité de l'économie souterraine et des petits trafics. Ils ne partagent pas toujours la même conception de l'intervention sur le terrain et des conséquences de la politique de la ville mais ils établissent souvent un même constat des manques, des faiblesses, des difficultés mais aussi des forces et des solidarités locales. Ces entretiens ont été les plus faciles : aucune suspicion vis à vis de l'enquêteur et un besoin de communiquer sur les difficultés rencontrées par les habitants des quartiers sensibles.

- les acteurs institutionnels (I) / Agents de la ville du Havre ou d'autres institutions, ils peuvent être de deux types : soit complètement technicien et ils ont dans ce cas une vision surtout centrée autour de leur intervention et de leurs moyens d'action, soit partagée entre le terrain et leurs compétences. Ces derniers sont alors issus du monde associatif et/ou ont reçu une formation initiale en sciences humaines.
- les acteurs politiques (P) / Élus sur la circonscription havraise, ils ont un projet pour les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville. Il fut très difficile d'obtenir des rendez-vous avec ces acteurs. Souvent sollicités, leurs secrétariats sont maintenant très rôdés et arrivent à bien filtrer et détourner les multiples demandes adressées, même quand un accord préalable avait été donné lors d'une rencontre informelle. Ceux qui ont accepté se sont par contre prêté au jeu et ont accordé à l'enquêteur un certain temps.

Au cours de la thèse, la qualité des entretiens s'est améliorée : l'expérience acquise permettant de rebondir plus justement sur les propos tenus et de mieux formuler des questions délicates. Les entretiens se sont parfois poursuivis après l'arrêt de l'appareil d'enregistrement. De temps à autre, le dictaphone a été de nouveau allumé pour capter ces discussions plus informelles, mais cela n'a pas toujours été possible (lieu et conditions de ces prolongements).

Présentation succincte des entretiens

Forme de codification des entretiens :

<table>
<tr><th>CODE</th><th>FONCTIONS OCCUPEES</th><th>LIEU DE RENCONTRE</th></tr>
<tr><td colspan="3">Présentation succincte de la personne et des thèmes de l'entretien</td></tr>
<tr><td colspan="3">Observations sur l'entretien et son déroulement</td></tr>
<tr><td>Date de l'entretien</td><td>Durée de l'entretien</td><td>Traitement</td></tr>
</table>

Entretiens :

ENTRETIEN A1	Directrice AGEMAR (centre-social)	MARE-ROUGE
Présentation : Notre interlocutrice a exprimé son opinion positive sur la mixité sociale et les travaux de rénovation urbaine entrepris dans le quartier de la Mare-Rouge, malgré quelques nuances soulignées. La mobilité des personnes et des jeunes a été particulièrement débattue, notamment à travers le paradoxe mobile/immobile qui concerne les habitants.		
Observations : Certaines descriptions de l'entretien font référence à la vue depuis la fenêtre du bureau dans lequel nous nous trouvons.		
Le 23 janvier 2006	Durée : ¾ heure	Enregistré

ENTRETIEN A2	Directeur de TRAIT D'UNION (association d'animation en direction d'un public jeune)	MONTGAILLARD
Présentation : La mixité sociale a été directement abordée sous l'angle ethnique. Il fut beaucoup question des mobilités quotidiennes des habitants avec la prise en compte progressive, au fur et à mesure de la discussion, de l'existence de mobilités importantes tournées vers l'extérieur du quartier. La Politique de la Ville n'est pas perçue de la même manière par les différents membres. La logique du « *tout sur place* » a été dénoncé notamment à travers l'exemple du Quick du Montgaillard.		
Observations : L'entretien s'est transformé en un entretien collectif puisque le directeur de la structure a souhaité que plusieurs animateurs présents y participent (3 personnes rejointes par une quatrième) Un débat s'est instauré entre les membres de l'association		
Le 24 janvier 2006	Durée : 1 heure	Enregistré

ENTRETIEN A3	Prêtre des quartiers Mare-Rouge et Montgaillard	MONTGAILLARD
Présentation : Il fut beaucoup questions des rencontres interreligieuses dans le quartier et dans la ville, en réponse à des interrogations de l'enquêteur suite aux discours entendus lors d'un colloque du CERAS. Un climat d'insécurité grandissant fut évoqué mais mis en relation avec l'âge de l'interviewé.		
Observations : L'entretien n'a pas été enregistré : la personne rencontrée n'y tenait pas (mal à l'aise face au micro).		
Le 07 août 2007	Durée : 1 heure	Non-enregistré

ENTRETIEN A4	Educatrice de l'AHAPS (association d'éducateurs)	MARE-ROUGE
Présentation : Cette éducatrice travaille ou a travaillé dans la quasi-totalité des quartiers sensibles havrais. Certaines thématiques ont pu être plus approfondies au cours de cet entretien notamment concernant la délinquance, l'évitement scolaire, le traitement de la polygamie par les bailleurs...		
Observations : Dernier entretien de cette recherche qui reprend presque l'intégralité des thèmes abordés au cours des autres entretiens.		
Le 25 avril 2008	Durée : 1 heure ¼	Enregistré

ENTRETIEN AI1	Agent VDH – direction « Vie Des Quartiers » - responsable du secteur jeunesse	MAIRIE DU HAVRE
	Ex-directeur de l'AHAM à Caucriauville	

Présentation :

L'agent a une formation en sociologie.

Il fut longtemps présent sur le quartier de Caucriauville, en contact permanent avec ses habitants.

Il décrit le quartier sous tous ses aspects (urbanisme et rénovation, habitants, mobilité quotidienne, mobilité résidentielle et mobilité sociale).

Il a un certain recul sur son intervention en tant qu'acteur associatif mais aussi en tant qu'agent de la VDH.

Il développe beaucoup sur les thématiques des discriminations et des incivilités quotidiennes endurées par les habitants des ZUS.

Observations :

L'enregistrement de l'entretien a été interrompu pendant 1/4 d'heure au milieu de l'entretien sur la demande de la personne interviewée, celle-ci souhaitant partager de façon officieuse certaines informations relatives aux pratiques à la limite de la légalité d'une institution dans l'irrespect des droits d'habitants de la ZUS de Caucriauville. Nous n'utiliserons pas directement ces propos tenus hors micro dans notre analyse, même s'ils nous renseignent sur l'attitude d'acteurs publics dans les quartiers sensibles.

Le 17 janvier 2006	Durée : 2 heures ½	Enregistré

ENTRETIEN AI2	Président du Val-Soleil (centre-social)	BAYONVILLIERS
	Président de la CAF du Havre	
	Administrateur d'Alcéane (ex-OPHLM)	

Présentation :

Les fonctions multiples de la personne rencontrée auraient pu complexifier le déroulement de l'entretien. Cependant, comme un accord tacite entre l'enquêteur et l'enquêté, ce dernier a revêtu tour à tour ses différentes casquettes selon les thématiques abordées :

- administrateur d'Alcéane pour parler de la rénovation urbaine
- président de la CAF pour évoquer les difficultés sociales dans ces quartiers et défendre le principe de services de proximité
- et président du Val-Soleil pour parler des nécessaires actions sociales et le peu de moyens qui leur sont attribuées.

Observations :

L'entretien se déroule au centre social du Val Soleil.

Connaissance préalable entre l'enquêteur et l'enquêté.

Le 13 avril 2007	Durée : 1 heure	Enregistré

<table>
<tr><td>ENTRETIEN I1</td><td>Agent VDH - direction « politique de la ville » - Manager GPV</td><td>MAIRIE DU HAVRE</td></tr>
<tr><td colspan="3">Présentation :
Discussion assez technique et présentation du GPV sur les quartiers Mare-Rouge, Montgaillard et Bois-de Bléville.
Peu d’informations sur la mobilité des personnes.
L’enclavement est abordé sous l’angle de l’urbanisme, auquel la rénovation urbaine apporte des solutions.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Observations :
Premier entretien réalisé / enregistreur numérique non-prévu.
Connaissance préalable entre l’enquêteur et l’enquêté.</td></tr>
<tr><td>Août 2005</td><td>Durée : ¾ d’heure</td><td>Non-enregistré</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>ENTRETIEN I2</td><td>Agent VDH - direction « Vie Des Quartiers » - Manager de territoire</td><td>MONTGAILLARD</td></tr>
<tr><td colspan="3">Présentation :
L’agent a une formation en sociologie.
Elle est présente sur le quartier depuis 2-3 ans.
Elle a une position assez partagée sur les opérations de rénovation urbaine : nécessité de reconfigurer le bâti mais il faut être vigilant à ne pas laisser tomber l’action sociale.
Elle trouve le quartier plus calme qu’elle n’aurait pensé.
Elle défend l’idée de mixité sociale.
Elle distingue plusieurs comportements face à la mobilité quotidienne (chômeurs / jeunes / « cauchois »...).</td></tr>
<tr><td colspan="3">Observations :
L’entretien ‘a pas été enregistré parce que la personne rencontrée n’y tenait pas (une certaine crainte vis-à-vis d’une restitution nominative des propos tenus).</td></tr>
<tr><td>Décembre 2005</td><td>Durée : 1 heure</td><td>Non-enregistré</td></tr>
</table>

ENTRETIEN I3	Agent VDH - direction « politique de la ville » - Directeur adjoint	MAIRIE DU HAVRE
Présentation : Cet agent, lui-même noir de peau, a évoqué le problème des discriminations, des stigmatisations et de l'intégration. Il fut aussi question de l'action municipale en direction des publics « jeunes » dans les quartiers sensibles de la ville, ainsi que de la pertinence des services de proximité dans les quartiers.		
Observations :		
Le 09 janvier 2006	Durée : ¾ heure	Enregistré

ENTRETIEN I4	Directeur ANPE du Montgaillard	MONTGAILLARD
Présentation : Directeur récemment nommé sur ce quartier (autrefois dans un quartier sensible de la banlieue parisienne). Il fut surtout question de l'intégration de l'agence dans le quartier et de l'organisation sectorielle et territoriale des ANPE du Havre. Même s'il a peu de recul, il estime que l'agence du Montgaillard est bien intégrée au quartier et il observe un apaisement des rapports avec les usagers (vis-à-vis de ses expériences précédentes).		
Observations : L'entretien 'a pas été enregistré parce que la personne rencontrée n'y tenait pas (aucun motif n'a été donné au cours de l'entretien). Accueil assez froid et expéditif.		
Le 28 juin 2006	Durée : ½ heure	Non-enregistré

ENTRETIEN P1	Député et conseiller général - PC	MASSILON
Présentation : L'élu rencontré est à a fois conseiller général sur une partie des quartiers Sud et Caucriauville et député sur une circonscription de la ville-haute. Il réside dans le quartier du Montgaillard depuis de nombreuses années. Il reproche à la rénovation urbaine d'investir trop dans les démolitions/reconstructions et pas assez dans les actions sociales. Il croît à la mixité sociale. Il souhaite rendre les quartiers sensibles attractifs pour tous (options rares dans les établissements scolaires, commerces spécialisés...).		
Observations : Le discours paraît bien rôdé et il est parfois difficile d'aborder certains sujets.		
Le 15 janvier 2007	Durée : 1 heure	Enregistré

ENTRETIEN P2	Conseillère municipale - UMP	MONTGAILLARD
Présentation : L'élue rencontrée est conseillère municipale de la commune du Havre. Elle a résidé plusieurs années dans ce quartier qu'elle a quitté récemment pour se rapprocher de son lieu de travail. Elle défend les opérations de rénovation urbaine engagées dans le quartier du Montgaillard (et ses voisins). Elle nous explique les problèmes rencontrés dans le quartier et fait cas de la sédentarisation des habitants dans leur quartier. Elle justifie l'absence de mobilité par des différences de culture et de mode de vie. Elle ne croît pas à la mixité sociale.		
Observations : L'entretien se caractérise par une parole assez libérée malgré l'enregistrement.		
Le 18 avril 2007	Durée : 1 heure	Enregistré

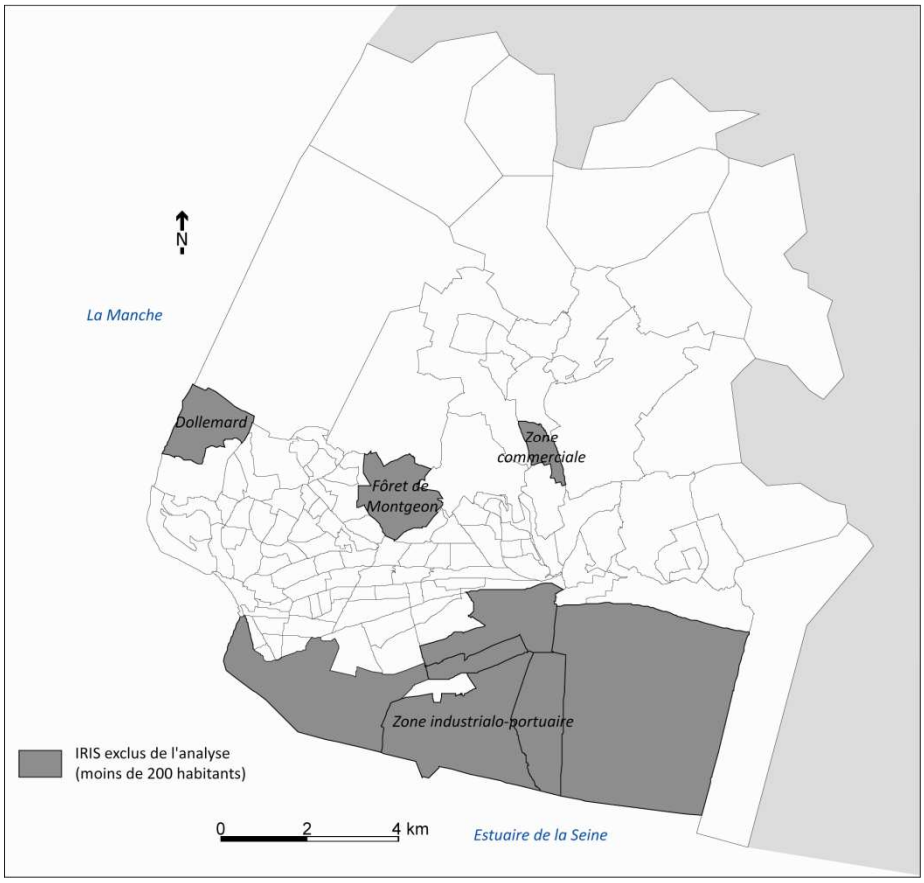
Annexe n°04 – L'analyse de la ségrégation au Havre et à Rouen

---

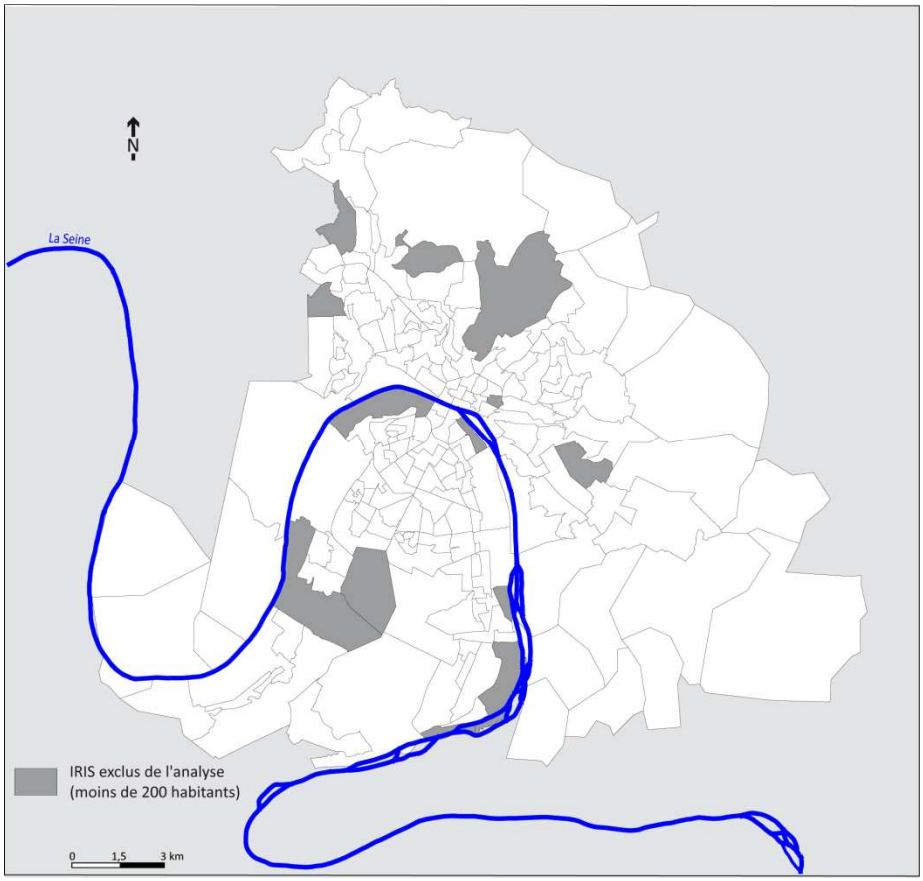
Liste des cartes et tableaux statistiques présentés :

- *Cartes des IRIS exclus de l'analyse – Le Havre et Rouen*
- *Liste des variables utilisées dans l'analyse factorielle*
- *Description des variables – Le Havre et Rouen*
- *Matrices des corrélations entre les variables – Le Havre et Rouen*
- *Coordonnées des variables sur les 3 premiers axes factoriels – Le Havre et Rouen*

CARTES DES IRIS EXCLUS DES ANALYSES DU HAVRE ET DE ROUEN



CARTE A.01 : Les IRIS écartés de l'analyse factorielle sur l'agglomération havraise
Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.
Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000



CARTE A.02 : Les IRIS écartés de l'analyse factorielle sur l'agglomération rouennaise
Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.
Source : INSEE RGP 1999, INSEE Base IRIS 2000

LISTE DES VARIABLES UTILISÉES DANS L'ANALYSE FACTORIELLE

Âge / 5 variables

0A Part des individus appartenant à la classe d'âge de 0 à 19 ans

20A Part des individus appartenant à la classe d'âge de 20 à 39 ans

40A Part des individus appartenant à la classe d'âge de 40 à 59 ans

60A Part des individus appartenant à la classe d'âge de 60 à 74 ans

75A Part des individus appartenant à la classe d'âge de 75 ans et +

Taille des ménages / 3 variables

M12 Part des ménages composés d'une ou deux personnes

M34 Part des ménages composés de trois ou quatre personnes

M56 Part des ménages composés de cinq personnes ou +

Catégories Socioprofessionnelles / 6 variables

AGR Part de la CSP « agriculteurs » sur le nombre total d'actifs

ART Part de la CSP « artisans, commerçants, chefs d'entreprise » sur le nombre total d'actifs

CAD Part de la CSP « cadres et professions intellectuelles supérieures » sur le nombre total d'actifs

PIN Part de la CSP « professions intermédiaires » sur le nombre total d'actifs

EMP Part de la CSP « employés » sur le nombre total d'actifs

OUV Part de la CSP « ouvriers » sur le nombre total d'actifs

Taux d'activité / 3 variables

TA Part des individus actifs

HA Part des individus « hommes » actifs

FA Part des individus « femmes » actifs

Chômage / 3 variables

TC Taux de chômage

TCC Nombre de chômeurs de courte durée

TCL Nombre de chômeurs de longue durée

Niveau d'études / 2 variables

D- Taux des individus de plus de 15 ans sans diplôme ou avec le certificat d'études uniquement

D+ Taux des individus de plus de 15 ans de niveau Baccalauréat ou supérieur

Étrangers / 1 variable

ETR Part des étrangers dans la population

Possession d'un véhicule / 3 variables

0VOI Part des ménages sans voiture

1VOI Part des ménages possédant une voiture

2VOI Part des ménages possédant au moins deux voitures

Type de logement / 2 variables

MAI Part des logements individuels

IMM Part des logements collectifs

Statut des occupants du logement / 2 variables

PRO Part des propriétaires

LOC Part des locataires

DESCRIPTION DES VARIABLES - LE HAVRE

Code variable	Moyenne	Ecart-type	Minimum	Maximum
0A	27,44	6,96	12,73	50,00
20A	27,75	5,77	17,04	51,05
40A	25,75	4,61	16,33	40,87
60A	12,30	3,95	2,90	22,55
75A	6,77	4,12	0,86	22,59
ETR	3,36	3,56	0,12	18,87
M12	58,54	13,44	31,98	85,11
M34	31,22	9,21	13,65	53,79
M56	10,23	6,17	0,98	31,68
TA	42,95	4,55	29,48	52,39
TC	18,61	10,04	3,89	55,32
HA	49,18	4,52	35,40	59,92
FA	37,21	5,10	23,18	49,35
D-	40,24	11,07	14,72	66,48
D+	23,38	12,08	5,10	59,66
MAI	40,40	33,09	0,00	98,34
IMM	50,87	30,56	0,00	94,14
PRO	43,92	27,55	0,13	95,70
LOC	47,70	26,08	3,31	94,55
0VOI	25,07	13,37	1,99	60,05
1VOI	50,90	7,08	32,89	62,57
2VOI	24,03	15,59	5,20	64,74
TCC	56,11	27,89	1,00	135,00
TCL	111,81	67,40	2,00	308,00
AGR	0,25	0,74	0,00	3,82
ART	4,35	2,65	0,00	14,36
CAD	9,64	8,66	0,00	44,51
PIN	23,77	7,97	5,97	40,00
EMP	31,80	6,03	13,86	46,27
OUV	30,19	13,51	5,94	60,56

DESCRIPTION DES VARIABLES - ROUEN

Code variable	Moyenne	Ecart-type	Minimum	Maximum
0A	25,522	5,966	11,920	41,960
20A	30,124	9,008	16,490	75,660
40A	25,311	4,987	5,300	38,180
60A	12,274	3,957	1,750	24,680
75A	6,769	3,561	1,050	19,610
ETR	4,298	4,898	0,000	37,340
M12	61,330	12,910	28,870	93,740
M34	30,328	9,827	5,680	55,480
M56	8,342	4,885	0,580	29,410
TA	45,068	5,622	15,180	56,540
TC	7,017	3,589	1,330	19,880
HA	49,549	6,056	13,620	61,770
FA	40,999	5,750	16,630	53,700
D-	37,667	12,605	11,190	71,770
D+	29,561	15,708	8,080	70,170
MAI	51,182	35,208	0,000	100,000
IMM	48,818	35,208	0,000	100,000
PRO	46,951	26,688	0,000	94,640
LOC	50,319	27,251	2,780	99,480
0VOI	22,382	13,012	1,710	66,530
1VOI	51,646	7,646	28,920	66,670
2VOI	25,973	15,826	4,550	64,900
TCC	56,103	32,239	0,000	162,000
TCL	93,288	65,938	4,000	396,000
AGR	0,129	0,476	0,000	4,760
ART	4,823	2,758	0,000	14,360
CAD	13,279	11,666	0,000	48,510
PIN	25,467	6,891	7,470	39,560
EMP	31,410	8,117	9,150	51,160
OUV	24,892	12,503	2,020	52,380

MATRICE DES CORRÉLATIONS – LE HAVRE (1/2)

	0A	20A	40A	60A	75A	ETR	M12	M34	M56	TA	TC	HA	FA	D-	D+
0A	1,00														
20A	-0,09	1,00													
40A	-0,13	-0,62	1,00												
60A	-0,71	-0,45	0,17	1,00											
75A	-0,75	-0,12	-0,20	0,68	1,00										
ETR	0,55	0,16	-0,46	-0,35	-0,31	1,00									
M12	-0,81	0,37	-0,38	0,54	0,76	-0,13	1,00								
M34	0,55	-0,42	0,60	-0,37	-0,65	-0,19	-0,92	1,00							
M56	0,94	-0,18	-0,05	-0,63	-0,68	0,58	-0,81	0,51	1,00						
TA	-0,41	0,35	0,35	-0,09	-0,10	-0,54	0,17	0,08	-0,49	1,00					
TC	0,58	0,35	-0,62	-0,46	-0,33	0,84	-0,12	-0,20	0,56	-0,47	1,00				
HA	-0,39	0,34	0,29	-0,07	-0,07	-0,45	0,19	0,02	-0,45	0,92	-0,34	1,00			
FA	-0,44	0,33	0,34	-0,06	-0,04	-0,58	0,19	0,07	-0,52	0,95	-0,56	0,75	1,00		
D-	0,53	0,13	-0,52	-0,27	-0,24	0,68	-0,22	-0,02	0,52	-0,53	0,82	-0,38	-0,62	1,00	
D+	-0,59	-0,11	0,39	0,33	0,39	-0,57	0,37	-0,19	-0,52	0,41	-0,72	0,31	0,48	-0,93	1,00
MAI	0,02	-0,58	0,76	0,16	-0,23	-0,48	-0,52	0,71	0,07	0,18	-0,59	0,09	0,20	-0,34	0,18
IMM	-0,03	0,55	-0,73	-0,13	0,23	0,43	0,50	-0,67	-0,09	-0,16	0,57	-0,07	-0,18	0,33	-0,20
PRO	-0,20	-0,63	0,81	0,33	0,01	-0,60	-0,29	0,52	-0,14	0,23	-0,77	0,10	0,31	-0,59	0,46
LOC	0,23	0,59	-0,78	-0,32	-0,04	0,57	0,24	-0,45	0,15	-0,22	0,76	-0,08	-0,30	0,62	-0,52
0VOI	0,10	0,56	-0,81	-0,18	0,14	0,65	0,44	-0,68	0,06	-0,31	0,80	-0,20	-0,35	0,62	-0,45
1VOI	-0,27	0,09	-0,31	0,34	0,35	-0,06	0,38	-0,33	-0,33	-0,13	-0,05	-0,13	-0,08	0,02	-0,06
2VOI	0,04	-0,52	0,84	0,00	-0,28	-0,53	-0,55	0,73	0,10	0,32	-0,66	0,23	0,34	-0,54	0,41
TCC	0,26	0,51	-0,52	-0,37	-0,22	0,53	0,12	-0,31	0,20	-0,11	0,70	-0,02	-0,18	0,50	-0,44
TCL	0,35	0,46	-0,57	-0,37	-0,25	0,64	0,07	-0,29	0,27	-0,22	0,81	-0,12	-0,30	0,65	-0,57
AGR	0,07	-0,16	0,37	-0,13	-0,19	-0,23	-0,34	0,42	0,12	0,20	-0,28	0,18	0,19	-0,19	0,17
ART	-0,43	-0,17	0,25	0,31	0,39	-0,33	0,28	-0,16	-0,39	0,19	-0,46	0,15	0,23	-0,60	0,67
CAD	-0,52	-0,26	0,38	0,38	0,45	-0,50	0,31	-0,17	-0,42	0,21	-0,63	0,17	0,26	-0,80	0,90
PIN	-0,61	-0,19	0,42	0,44	0,42	-0,63	0,30	-0,07	-0,55	0,40	-0,78	0,26	0,48	-0,77	0,76
EMP	0,24	0,35	-0,41	-0,24	-0,21	0,26	-0,04	0,00	0,10	-0,08	0,41	-0,14	-0,03	0,50	-0,61
OUV	0,67	0,17	-0,38	-0,45	-0,51	0,65	-0,39	0,16	0,62	-0,38	0,79	-0,24	-0,49	0,88	-0,89

MATRICE DES CORRÉLATIONS – LE HAVRE (2/2)

	MAI	IMM	PRO	LOC	0VOI	1VOI	2VOI	TCC	TCL	AGR	ART	CAD	PIN	EMP	OUV
0A															
20A															
40A															
60A															
75A															
ETR															
M12															
M34															
M56															
TA															
TC															
HA															
FA															
D-															
D+															
MAI	1,00														
IMM	-0,99	1,00													
PRO	0,90	-0,89	1,00												
LOC	-0,86	0,86	-0,99	1,00											
0VOI	-0,81	0,77	-0,85	0,81	1,00										
1VOI	-0,36	0,41	-0,26	0,27	0,08	1,00									
2VOI	0,86	-0,84	0,85	-0,82	-0,89	-0,52	1,00								
TCC	-0,56	0,55	-0,65	0,64	0,66	0,06	-0,59	1,00							
TCL	-0,57	0,55	-0,70	0,70	0,74	0,02	-0,64	0,93	1,00						
AGR	0,45	-0,46	0,38	-0,38	-0,39	-0,53	0,58	-0,29	-0,28	1,00					
ART	0,14	-0,15	0,36	-0,41	-0,26	-0,08	0,26	-0,32	-0,39	0,17	1,00				
CAD	0,17	-0,18	0,44	-0,48	-0,42	-0,06	0,39	-0,48	-0,57	0,11	0,62	1,00			
PIN	0,40	-0,40	0,61	-0,63	-0,51	0,01	0,43	-0,61	-0,68	0,18	0,51	0,63	1,00		
EMP	-0,31	0,33	-0,45	0,47	0,39	0,23	-0,43	0,37	0,43	-0,21	-0,54	-0,68	-0,54	1,00	
OUV	-0,26	0,26	-0,53	0,57	0,47	-0,03	-0,39	0,58	0,67	-0,17	-0,66	-0,84	-0,87	0,42	1,00

MATRICE DES CORRÉLATIONS – ROUEN (1/2)

	0A	ETR	M12	M34	M56	TA	TC	D-	D+	MAI	IMM	PRO	LOC	0VOI	1VOI
0A	1,00														
ETR	0,39	1,00													
M12	-0,82	-0,05	1,00												
M34	0,65	-0,22	-0,94	1,00											
M56	0,86	0,56	-0,75	0,48	1,00										
TA	-0,06	-0,35	-0,05	0,18	-0,21	1,00									
TC	0,34	0,73	0,07	-0,26	0,34	0,04	1,00								
D-	0,36	0,59	-0,18	0,02	0,42	-0,18	0,69	1,00							
D+	-0,44	-0,42	0,35	-0,27	-0,39	0,03	-0,57	-0,93	1,00						
MAI	0,19	-0,36	-0,61	0,69	0,24	0,07	-0,53	-0,13	-0,01	1,00					
IMM	-0,19	0,36	0,61	-0,69	-0,24	-0,07	0,53	0,13	0,01	-1,00	1,00				
PRO	0,08	-0,45	-0,51	0,61	0,11	0,08	-0,68	-0,35	0,21	0,91	-0,91	1,00			
LOC	-0,05	0,45	0,48	-0,58	-0,10	-0,07	0,69	0,36	-0,23	-0,90	0,90	-1,00	1,00		
0VOI	-0,20	0,52	0,61	-0,74	-0,12	-0,24	0,68	0,38	-0,16	-0,77	0,77	-0,80	0,79	1,00	
1VOI	-0,28	0,12	0,39	-0,37	-0,30	0,03	0,18	0,26	-0,25	-0,33	0,33	-0,38	0,36	0,11	1,00
2VOI	0,30	-0,48	-0,69	0,79	0,24	0,18	-0,64	-0,44	0,25	0,79	-0,79	0,85	-0,83	-0,88	-0,58
AGR	0,13	-0,14	-0,26	0,29	0,10	0,04	-0,20	-0,12	0,06	0,25	-0,25	0,28	-0,27	-0,26	-0,36
ART	-0,15	-0,30	-0,03	0,10	-0,11	0,13	-0,36	-0,46	0,46	0,35	-0,35	0,44	-0,43	-0,25	-0,40
CAD	-0,35	-0,39	0,26	-0,20	-0,28	-0,05	-0,57	-0,85	0,94	0,07	-0,07	0,27	-0,28	-0,21	-0,29
PIN	-0,45	-0,52	0,17	-0,03	-0,40	0,25	-0,67	-0,72	0,66	0,27	-0,27	0,47	-0,50	-0,40	-0,14
EMP	0,20	0,28	-0,03	-0,01	0,11	0,01	0,48	0,64	-0,70	-0,30	0,30	-0,42	0,41	0,33	0,29
OUV	0,47	0,54	-0,30	0,18	0,43	-0,13	0,68	0,88	-0,89	-0,11	0,11	-0,35	0,37	0,26	0,26
TCC	0,07	0,36	0,28	-0,38	0,03	0,11	0,66	0,27	-0,18	-0,60	0,60	-0,64	0,66	0,61	0,18
TCL	0,21	0,54	0,17	-0,32	0,18	0,02	0,83	0,51	-0,40	-0,57	0,57	-0,67	0,69	0,66	0,15
20A	-0,43	0,14	0,61	-0,60	-0,42	-0,05	0,20	-0,20	0,28	-0,59	0,59	-0,58	0,55	0,58	0,17
40A	0,26	-0,36	-0,62	0,69	0,26	0,39	-0,40	-0,14	-0,01	0,74	-0,74	0,73	-0,72	-0,76	-0,29
60A	-0,37	-0,29	0,15	-0,05	-0,30	-0,12	-0,29	0,11	-0,12	0,27	-0,27	0,30	-0,30	-0,24	0,25
75A	-0,54	-0,19	0,52	-0,47	-0,43	-0,18	-0,19	-0,03	0,17	-0,15	0,15	-0,03	0,02	0,20	0,18
HA	-0,06	-0,23	0,00	0,07	-0,16	0,95	0,16	-0,05	-0,04	0,00	0,00	-0,02	0,03	-0,10	0,04
FA	-0,08	-0,44	-0,07	0,23	-0,28	0,94	-0,10	-0,31	0,11	0,09	-0,09	0,14	-0,13	-0,32	0,03

MATRICE DES CORRÉLATIONS – ROUEN (2/2)

	2VOI	AGR	ART	CAD	PIN	EMP	OUV	TCC	TCL	20A	40A	60A	75A	HA	FA
0A															
ETR															
M12															
M34															
M56															
TA															
TC															
D-															
D+															
MAI															
IMM															
PRO															
LOC															
0VOI															
1VOI															
2VOI	1,00														
AGR	0,39	1,00													
ART	0,40	0,11	1,00												
CAD	0,31	0,02	0,52	1,00											
PIN	0,40	0,21	0,32	0,57	1,00										
EMP	-0,42	-0,17	-0,57	-0,79	-0,56	1,00									
OUV	-0,34	-0,09	-0,51	-0,85	-0,80	0,53	1,00								
TCC	-0,59	-0,21	-0,18	-0,23	-0,32	0,24	0,28	1,00							
TCL	-0,61	-0,20	-0,28	-0,41	-0,50	0,37	0,49	0,89	1,00						
20A	-0,55	-0,06	-0,20	0,11	0,05	0,02	-0,10	0,36	0,24	1,00					
40A	0,76	0,10	0,30	0,07	0,24	-0,18	-0,16	-0,48	-0,44	-0,76	1,00				
60A	0,07	-0,08	0,16	-0,01	0,10	-0,03	-0,06	-0,31	-0,24	-0,53	0,24	1,00			
75A	-0,25	-0,11	0,16	0,22	0,17	-0,11	-0,26	-0,01	-0,07	-0,16	-0,20	0,52	1,00		
HA	0,06	0,00	0,12	-0,09	0,16	0,00	-0,03	0,18	0,12	-0,05	0,31	-0,09	-0,09	1,00	
FA	0,25	0,06	0,14	0,00	0,32	0,04	-0,23	0,05	-0,06	-0,03	0,40	-0,13	-0,21	0,79	1,00

COORDONNÉES DES VARIABLES SUR LES AXES – LE HAVRE

Code variable	Axe 1	Axe 2	Axe 3
0A	0,50	-0,78	0,00
20A	0,45	0,41	-0,65
40A	-0,76	-0,42	-0,05
60A	-0,41	0,47	0,54
75A	-0,23	0,75	0,44
ETR	0,78	-0,18	0,19
M12	0,00	0,97	0,05
M34	-0,29	-0,89	-0,15
M56	0,44	-0,79	0,13
TA	-0,46	0,21	-0,83
TC	0,94	-0,13	0,02
HA	-0,34	0,22	-0,79
FA	-0,52	0,23	-0,75
D-	0,85	-0,28	0,16
D+	-0,76	0,42	-0,03
MAI	-0,71	-0,59	0,05
IMM	0,69	0,59	-0,06
PRO	-0,87	-0,35	0,14
LOC	0,87	0,30	-0,15
0VOI	0,83	0,41	0,00
1VOI	0,16	0,47	0,23
2VOI	-0,79	-0,56	-0,11
TCC	0,74	0,11	-0,28
TCL	0,83	0,05	-0,19
AGR	-0,39	-0,39	-0,20
ART	-0,55	0,32	0,12
CAD	-0,71	0,36	0,18
PIN	-0,81	0,32	0,04
EMP	0,57	-0,04	-0,23
OUV	0,81	-0,44	-0,05

COORDONNÉES DES VARIABLES SUR LES AXES – ROUEN

Code variable	Axe 1	Axe 2	Axe 3
0A	0,02	0,83	0,01
20A	-0,51	-0,54	0,10
40A	0,76	0,38	0,25
60A	0,24	-0,08	-0,28
75A	-0,05	-0,48	-0,30
ETR	-0,62	0,39	-0,25
M12	-0,47	-0,83	-0,03
M34	0,61	0,70	0,13
M56	0,01	0,78	-0,18
TA	0,19	-0,03	0,96
TC	-0,81	0,37	0,19
HA	0,07	-0,02	0,90
FA	0,27	-0,08	0,92
D-	-0,57	0,67	-0,12
D+	0,42	-0,78	-0,04
MAI	0,83	0,37	-0,10
IMM	-0,83	-0,37	0,10
PRO	0,92	0,17	-0,12
LOC	-0,92	-0,14	0,13
0VOI	-0,87	-0,23	-0,09
1VOI	-0,42	-0,13	0,07
2VOI	0,92	0,25	0,04
TCC	-0,70	-0,04	0,31
TCL	-0,77	0,18	0,22
AGR	0,32	0,11	0,00
ART	0,52	-0,27	0,01
CAD	0,47	-0,69	-0,15
PIN	0,59	-0,57	0,14
EMP	-0,54	0,43	0,14
OUV	-0,54	0,73	-0,03

Annexe n°05 – L'enquête par questionnaire

Liste des documents et tableaux statistiques présentés :

- *Le questionnaire*
- *Table d'erreur statistique*
- *Liste des variables utilisées dans l'analyse des correspondances*
- *Coordonnées des variables sur les 2 premiers axes factoriels*

MOBILITE APLEMONT CAUCRIAUVILLE

MAI-JUIN 2008 - CIRTAI M. BOQUET

MODE DE DEPLACEMENT

1. Avez-vous le permis de conduire ?
O 1. oui O 2. non

2. Dans votre foyer, il y a ?
O 1. 0 voiture O 2. 1 voiture O 3. 2 voitures ou plus

3. Avez-vous une carte de bus?
O 1. oui O 2. non

4. Quelqu'un de votre foyer a-t-il une carte de bus ?
O 1. oui O 2. non

TRAVAIL ET MOBILITE

5. Exercez-vous actuellement une activité professionnelle ?
O 1. oui O 2. non

Aller à '8-RECHERCHE EMPLOI' si ACTIVITE PROFESSIONNELLE = "non"

6. Est-elle située?
O 1. dans votre quartier
O 2. dans un quartier voisin
O 3. en centre-ville
O 4. dans l'agglomération (+ zone industrielle)
O 5. au delà

7. Comment vous y rendez vous ?
O 1. marche à pied, vélo O 2. scooter, mobylette
O 3. bus, transport en commun O 4. voiture personnelle
O 5. voiture d'un ami

Aller à '16-DISTANCE POSSIBLE' quelque soit la réponse.

8. Etes-vous en recherche d'emploi?
O 1. oui O 2. non

Aller à '13-FORMATION' si RECHERCHE EMPLOI = "non"

9. êtes-vous inscrit à l'ANPE?
O 1. oui O 2. non

10. Quelle agence ANPE fréquentez-vous?
O 1. le havre centre
O 2. le havre vauban
O 3. le havre ville-haute (montgaillard)
O 4. harfleur

11. Si l'on vous propose une offre d'emploi, quels sont parmi les critères suivants ceux que vous ayez rencontrés et qui vous ont fait refuser l'offre ?
☐ 1. conditions de travail difficiles
☐ 2. horaires incompatibles avec vos obligations (enfants...)
☐ 3. salaire/temps de travail insuffisant
☐ 4. distance trop grande de votre domicile
☐ 5. impossibilité de vous rendre sur le lieu de travail par vos propres moyens

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

12. Pensez-vous que se déplacer pour se rendre sur un lieu de travail est une contrainte à votre recherche d'emploi?
O 1. oui O 2. non

Aller à '16-DISTANCE POSSIBLE' quelque soit la réponse.

13. Suivez-vous une formation ou des études?
O 1. oui O 2. non

Aller à '17-ACHATS ALIMENTAIRES' si FORMATION = "non"

14. Est-elle située?
O 1. dans votre quartier O 2. dans un quartier voisin
O 3. en centre-ville O 4. dans l'agglomération
O 5. au delà

15. Comment vous y rendez vous?
O 1. marche à pied, vélo O 2. scooter, mobylette
O 3. bus transport en commun O 4. voiture personnelle
O 5. voiture d'un ami

16. Sans changer de domicile, jusqu'où seriez-vous prêt à aller pour travailler ou suivre une formation?
O 1. dans votre quartier
O 2. dans un quartier voisin
O 3. en centre-ville
O 4. dans l'agglomération (+ zone industrielle)
O 5. au delà

CONSOMMATION ET MOBILITE

17. Vos achats alimentaires (pâtes, riz...), vous les faîtes le plus souvent ?
- O 1. dans votre quartier
- O 2. dans un quartier voisin
- O 3. en centre-ville
- O 4. dans l'agglomération et les hypermarchés
- O 5. au delà
- O 6. je ne fais pas ces achats moi-même

Aller à '19-ACHATS LOISIRS' si ACHATS ALIMENTAIRES = "je ne fais pas ces achats moi-même"

18. comment vous y rendez vous?
- O 1. marche à pied, vélo
- O 2. scooter, mobylette
- O 3. bus, transport en commun
- O 4. voiture personnelle
- O 5. voiture d'un ami

19. Vos achats de vêtements et de loisirs, vous les faîtes plutôt ?
- O 1. dans votre quartier
- O 2. dans un quartier voisin
- O 3. en centre-ville
- O 4. dans l'agglomération et dans les hypermarchés
- O 5. au delà
- O 6. je ne fais pas ces achats moi-même

Aller à '21-DEMARCHES ADMINISTRATIVES' si ACHATS LOISIRS = "je ne fais pas ces achats moi-même"

20. Comment vous y rendez vous?
- O 1. marche à pied, vélo
- O 2. scooter, mobylette
- O 3. bus, transport en commun
- O 4. voiture personnelle
- O 5. voiture d'un ami

21. Vos démarches administratives (papiers d'identité, CAF...), vous les faîtes le plus souvent ?
- O 1. dans votre quartier
- O 2. dans un quartier voisin
- O 3. en centre-ville
- O 4. dans l'agglomération
- O 5. au delà
- O 6. je ne fais pas ces démarches moi-même

Aller à '23-PROMENADES' si DEMARCHES ADMINISTRATIVES = "je ne fais pas ces démarches moi-même"

22. Comment vous y rendez vous?
- O 1. marche à pied, vélo
- O 2. scooter, mobylette
- O 3. bus, transport en commun
- O 4. voiture personnelle
- O 5. voiture d'un ami

23. Vos sorties et promenades, vous les faîtes plutôt?
- O 1. dans votre quartier
- O 2. dans un quartier voisin
- O 3. en centre-ville
- O 4. dans l'agglomération
- O 5. au delà

24. Comment vous y rendez vous?
- O 1. marche à pied, vélo
- O 2. scooter, mobylette
- O 3. bus, transport en commun
- O 4. voiture personnelle
- O 5. voiture d'un ami

FREQUENTATION DE LIEUX

Allez vous dans les lieux suivants?

25. Maison de quartier?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

26. Cinéma Gaumont à Montivilliers?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

27. Espace Coty?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

28. AUCHAN Montgaillard?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

29. AUCHAN Montivilliers?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

30. LECLERC Gonfreville-l-Orcher?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

31. Marché de Caucriauville?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

32. Marché du rond-point/université?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

33. Marché d'Harfleur?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

34. Autour de la gare?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

35. Rues piétonnes du centre-ville?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

36. La plage?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps O 4. souvent

37. Arcades de Caucriauville?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps
O 4. souvent

38. Médiathèque/biliothèque de Caucriauville?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps
O 4. souvent

39. Bibliothèque d'Aplemont
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps
O 4. souvent

40. Bibliothèque du centre-ville (rue Jules Lecesne)
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps
O 4. souvent

41. Hôtel de Ville ?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps
O 4. souvent

LE QUARTIER, LA VILLE...

42. Utilisez-vous les services publics présents dans votre quartier (mairie annexe, maison de quartier, antenne CAF...)?
O 1. jamais O 2. rarement O 3. de temps en temps
O 4. souvent

43. Où postez-vous habituellement votre courrier?
O 1. dans votre quartier
O 2. dans un quartier voisin
O 3. dans le centre-ville du Havre
O 4. ailleurs dans l'agglomération
O 5. vous n'avez pas un lieu habituel

44. Allez-vous régulièrement (2 à 3 fois par mois minimum) dans le centre-ville du Havre?
O 1. oui O 2. non

45. Pour y faire quoi?
1. promenade 2. achats
3. spectacles/restaurant 4. démarches administratives
5. travail/études

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Ordonnez 5 réponses.

46. Pourquoi n'y allez vous pas?
1. je n'ai rien à y faire
2. tout est trop cher
3. je ne m'y sens pas à l'aise
4. c'est trop loin de mon domicile
5. autre

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Ordonnez 5 réponses.

47. Pouvez-vous sur ce fond de carte du Havre entourer la zone du centre-ville que vous fréquentez le plus souvent (en dehors de vos heures de travail)?

48. Au cours de l'année écoulée, vous êtes vous rendus dans un pays étranger ?
O 1. oui O 2. non

VOUS

49. Combien de personnes vivent avec vous?

50. Quelle est votre profession?

51. Quelle est votre année de naissance?

52. Votre logement, vous en êtes ?
O 1. locataire O 2. propriétaire

53. Quelle est votre nationalité?
O 1. française O 2. étrangère

54. Enquêteur

55. Genre?
O 1. un homme O 2. une femme

56. Quartier ?
O 1. Aplemont O 2. Caucriauville

57. Adresse?

58. Type de logement?
O 1. appartement O 2. maison

59. Date de passation?

60. Heure de passation?

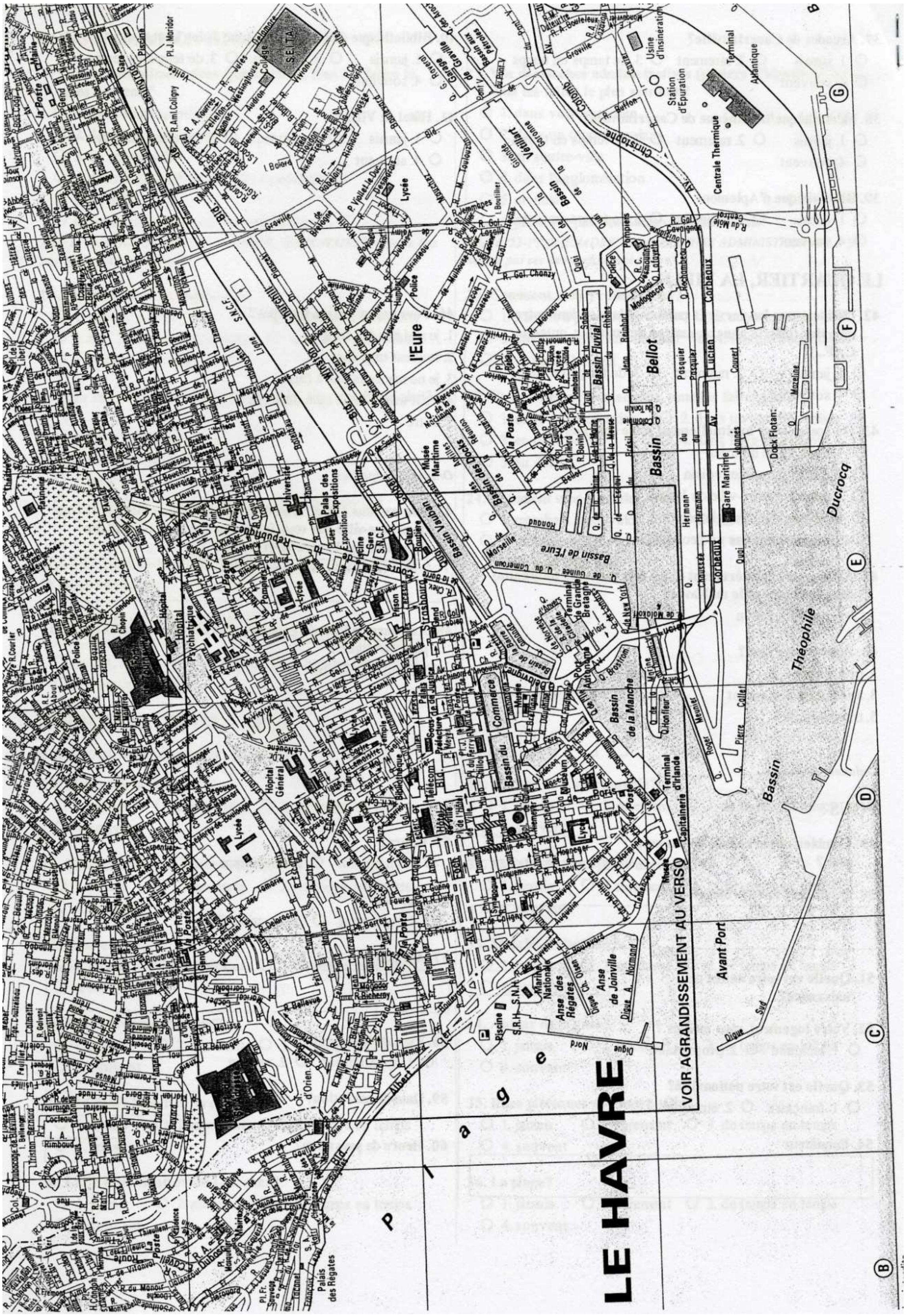

LE HAVRE
VOIR AGRANDISSEMENT AU VERSO
Plage
Bassin de l'Eure
Bassin Fluvial
Bellot
Avant Port
Bassin de la Manche
Bassin du Commerce
Bassin Vauban
Théophile
Ducrocq
Anse des Régates
Anse de Joinville
Centrale Thermique
Terminal Atlantique
Gare Maritime
Palais des Expositions
Université
Hôpital Général
Hôpital Psychiatrique
Musée Maritime
Station d'Épuration
Usine d'Incinération
Palais des Régates

TABLE D'ERREUR STATISTIQUE

Résultats obtenus (en %)	Marge d'erreur (+/- *x*%)		
	ENSEMBLE	APLEMONT	CAUCRIAUVILLE
1	1,44	1,94	2,15
10	4,35	5,85	6,49
20	5,80	7,80	8,66
30	6,64	8,94	9,92
40	7,10	9,55	10,60
50	7,24	9,75	10,82
60	7,10	9,55	10,60
70	6,64	8,94	9,92
80	5,80	7,80	8,66
90	4,35	5,85	6,49
99	1,44	1,94	2,15
Ces résultats, établis au risque de 5%, sont fondés sur la théorie des sondages aléatoires			

LISTE DES VARIABLES UTILISÉES DANS L'ANALYSE DES CORRESPONDANCES MULTIPLES (1/2)

Permis de conduire / 2 variables

PERM	Individus qui ont le permis de conduire
NOPERM	Individus qui n'ont pas le permis de conduire

Possession d'un véhicule / 3 variables

0VOI	Individus dont le ménage ne possède pas de voiture
1VOI	Individus dont le ménage possède 1 voiture
2VOI	Individus dont le ménage possède 2 voitures ou plus

Carte de bus / 2 variables

CART	Individus qui ont une carte de bus
NOCART	Individus qui n'ont pas de carte de bus

Activité professionnelle / 2 variables

ACTI	Individus qui exercent une activité professionnelle
NOACTI	Individus qui n'exercent pas d'activité professionnelle

Pays étrangers / 2 variables

VOYA	Individus qui ont voyagé à l'étranger au cours de l'année écoulée
NOVOYA	Individus qui n'ont pas voyagé à l'étranger au cours de l'année écoulée

Statut des occupants du logement / 2 variables

PRO	Individus propriétaires de leur logement
LOC	Individus locataires de leur logement

Étrangers / 2 variables

ETR	Étrangers
NOETR	Français

Genre / 2 variables

HOM	Hommes
FEM	Femmes

Quartier / 2 variables

CAU	Caucriauville
APL	Aplemont

Type de logement / 2 variables

APP	Appartement
MAI	Maison

Aires de mobilité (recodage de 6 questions) / 5 variables

BG0	bilan général de mobilité compris entre 0 et 5
BG5	bilan général de mobilité compris entre 5 et 10
BG10	bilan général de mobilité compris entre 10 et 15
BG15	bilan général de mobilité compris entre 15 et 20
BG20	bilan général de mobilité compris entre 20 et 25

LISTE DES VARIABLES UTILISÉES DANS L'ANALYSE DES CORRESPONDANCES MULTIPLES (2/2)

Fréquentation du quartier (recodage de 6 questions) / 3 variables

BQ0	bilan quartier compris entre 0 et 6
BQ6	bilan général de mobilité compris entre 6 et 12
BQ12	bilan général de mobilité compris entre 12 et 18

Fréquentation du centre-ville (recodage de 7 questions) / 3 variables

BC0	bilan quartier compris entre 0 et 7
BC7	bilan général de mobilité compris entre 7 et 14
BC14	bilan général de mobilité compris entre 14 et 21

Fréquentation du quartier (recodage de 5 questions) / 3 variables

BA0	bilan quartier compris entre 0 et 5
BA5	bilan général de mobilité compris entre 5 et 10
BA10	bilan général de mobilité compris entre 10 et 15

Catégories Socioprofessionnelles / 9 variables

AGR	Agriculteurs
ART	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
CAD	Cadres et professions intellectuelles supérieures
PIN	Professions intermédiaires
EMP	Employés
OUV	Ouvriers
CHO	Chômeurs
RET	Retraités
SPR	Sans profession

Âge / 4 variables

18A	Individus entre 18 et 40 ans
40A	Individus entre 40 et 60 ans
60A	Individus entre 60 et 75 ans
75A	Individus entre 75 et +

Taille des ménages / 3 variables

M12	Part des ménages composés d'une ou deux personnes
M34	Part des ménages composés de trois ou quatre personnes
M56	Part des ménages composés de cinq personnes ou +

Types de mobilité / 7 variables

T1	Mobilité équilibré
T2	Quartier surreprésenté
T3	Centre-ville surreprésenté
T4	Agglomération surreprésenté
T5	Agglomération sous-représenté
T6	Quartier sous-représenté
T7	Centre-ville sous-représenté

COORDONNÉES DES VARIABLES SUR LES AXES – LE HAVRE

	Axe 1	Axe 2			Axe 1	Axe 2
PERM	-0,452752	0,241475		BC0	1,05062	0,125597
NOPERM	0,666892	-0,355686		BC14	-0,60582	-0,531637
0VOI	0,83937	-0,542978		BC7	-0,365724	0,0811144
1VOI	-0,349877	0,205977		BA0	1,02086	0,335006
2VOI	-0,923301	0,70547		BA10	-0,70033	-0,539593
CART	0,198747	-0,520076		BA5	-0,481485	-0,0853038
NOCART	-0,109479	0,286482		AGR	0,0330674	1,05869
ACTI	-0,756189	0,198715		ART	-0,869712	0,992309
NOACTI	0,70047	-0,184073		CAD	-0,900941	0,732396
NOVOY	0,169818	0,0640486		CHO	0,29277	-0,633932
VOY	-0,771898	-0,29113		EMP	-0,727935	-0,134606
LOC	-0,0022075	-0,165252		OUV	-0,68093	0,0925115
PRO	0,0108236	0,810266		PIN	-0,851527	0,775825
ETR	-0,0901973	-1,05599		RET	1,43959	0,521844
FRA	0,00747191	0,0874784		SPR	0,0535205	-0,819842
HOM	-0,138552	0,0304785		18A	-0,423267	-0,259763
FEM	0,16693	-0,0367212		40A	-0,444337	0,0597162
APL	-0,0311676	0,788875		60A	1,3699	0,382848
CAU	0,0383893	-0,971663		75A	1,78548	0,714863
APP	0,011978	-0,938393		M12	0,658931	0,13772
MAI	-0,0101632	0,796213		M34	-0,629152	0,30777
BG0	2,01128	0,730402		M56	-0,212317	-1,16526
BG10	-0,18033	-0,160207		T1	0,0097242	0,0330744
BG15	-0,614875	-0,103606		T2	1,26615	-0,0393915
BG20	-0,949889	0,0735325		T3	0,120709	0,0743146
BG5	1,13593	0,282918		T4	-0,365268	-0,299488
BQ0	0,0835925	0,631849		T5	0,915137	-0,341267
BQ12	-0,258079	-1,36183		T6	-0,821237	0,495309
BQ6	-0,0707026	-0,610898		T7	0,10868	-1,12462

CARTE A.03 : Les communes de l'agglomération havraise

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE Base IRIS 2000, IGN BD CARTO® 2003

CARTE A.04 : Les quartiers du Havre

Réalisation : M. BOQUET, UMR 6266 IDEES / CIRTAI, Université du Havre, 2008.

Source : INSEE Base IRIS 2000, IGN BD CARTO® 2003

Bibliographie

ADEF (collectif) (2004), Les mécanismes fonciers de la ségrégation, Paris, Association Des Études Foncières, 284 pages.

AGIER Michel (1999), L'invention de la ville : banlieue, townships, invasions et favelas, Amsterdam, Editions des archives contemporaines, 176 pages.

ALLEN Barbara (2001), *La gestion de proximité dans les organismes HLM*, in Annales de la Recherche Urbaine, *Les seuils du proche*, n°90, septembre 2001, p.182-189

ALTHABE Gérard, LEGE Bernard, SELIM Monique (1984), *Urbanisme et réhabilitation symbolique : Ivry, Bologne, Amiens*, Paris, éditions ANTHROPOS, 300 pages.

ALVAREZ Maria José (2005), *Golden ghettoes: golden communities and class residential segregation in Montevideo, Uruguay*, Research and Training Network Urban Europe.
URL: http://www.urban-europe.net/working/02_2005_Alvarez.pdf

AMADIEU Jean-François, WEIL Patrick, SOPO Dominique, THOMAS Samuel, AOUNIT Mouloud (2007), *Engagement républicain contre les discriminations* / pétition

AMNYOS, PLURICITE (2007), *Analyse critique des contrats urbains de cohésion sociale – CUCS*, Délégation Interministérielle à la Ville.
URL : http://i.ville.gouv.fr/Data/Detdiv.php?id=3933

ANDERSON Antoine, VIELLARD-BARON Hervé (2003), *La politique de la ville*, Paris, éditions ASH, 236 pages.

ANRU, VILLE DU HAVRE (2004), *Convention ANRU / Ville du Havre*.

ARRIF Abdelmajid et HAYOT Alain (2001), *Les territoires dans la ville : Frontières sociales et symboliques à Marseille*, in BROMBERGER Christian, MOREL Alain (dir.), *Limites floues frontières vives*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, p.311-334.

ASCHER François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 pages.

ASCHER François (1998), *La fin des quartiers ?*, in HAUMONT Nicole (dir.), *L'urbain dans tous ses états*, Paris, L'Harmattan, p. 183-201.

ASSOCIATION DES MAIRES « VILLE & BANLIEUE » DE FRANCE (2007), *Manifeste des villes de banlieues : plateforme de propositions*, février.

ASSOCIATION DES MAIRES « VILLE & BANLIEUE » DE FRANCE (2007), *Les 30 propositions de Ville et Banlieue pour le Plan Banlieues « Respect et égalité des chances »*, 24 octobre.

AUTHIER Jean-Yves (2001) (dir.), *Du domicile à la ville : vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos Economica, 220 pages.

AVENEL Cyprien (2004), *Sociologie des quartiers sensibles*, Paris, Armand Colin, collection 128, 124 pages.

BACQUE Marie-Hélène, SINTOMER Yves (2002), *Les banlieues populaires entre intégration, affiliation et scission*, in BAUDIN Gérard, GENESTIER Philippe (dir.), *Banlieues à problèmes : la construction d'un problème social et d'un thème d'action publique*, Paris, La Documentation Française, 252 pages.

BAILLY Antoine (1990), *Paysages et représentations*, in Mappemonde, n°90/3, p.10-13.

BAILLY Antoine, BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie, SALLEZ Alain (1995), *Représenter la ville*, Paris, Economica, 112 pages.

BARZMAN John (dir.) (2005), *Gonfreville-l'Orcher : 1947 – 1980 : mémoires des cites*, Fécamp, éditions des falaises, 199 pages.

BATTEGAY Alain (2006), *« Centralités immigrées », formes urbaines et mobilités d'approvisionnement. La localisation, l'attractivité et la commercialité de la place du Pont à Lyon*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 226 pages.

BAUDIN Gérard, GENESTIER Philippe (dir.) (2002), *Banlieues à problèmes : la construction d'un problème social et d'un thème d'action publique*, Paris, La Documentation Française, 252 pages.

BAUDIN Gérard, GENESTIER Philippe (2002), *Le problème et sa construction*, in BAUDIN Gérard, GENESTIER Philippe, *Banlieues à problèmes : la construction d'un problème social et d'un thème d'action publique*, Paris, La Documentation Française, 252 pages.

BAVOUX Pascal, BERTHET Jean-Marc (1999) *Politique de la ville, citoyenneté et territoires*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri, *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

BEAUD Stéphane, PIALOUX Michel (2001), *Retour sur la condition ouvrière : enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Paris, Fayard, 468 pages.

BEAUD Stéphane, PIALOUX Michel (2003), *Violences urbaines. Genèse des nouvelles classes dangereuses*, Paris, Fayard, 425 pages.

BEAUD Stéphane (2007), *Territoires d'exclusion, ghettos*, communication au séminaire du CERAS : *Banlieues des cités dans la cité*, Paris, le 7 février.

BECHMANN Dan (dir.) (1995), *Ville et immigration, prière d'insérer*, Paris, L'Harmattan, 192 pages.

BECHMANN Dan (1995), *Citoyens étrangers dans la ville. Prière d'insérer*, in BECHMANN Dan (dir.) (1995), *Ville et immigration, prière d'insérer*, Paris, L'Harmattan, 192 pages.

BELORGEY Jean-Michel (1995), *Introduction*, in BECHMANN Dan (dir.) (1995), *Ville et immigration, prière d'insérer*, Paris, L'Harmattan, 192 pages.

BENABOU Roland, KRAMARZ Francis, PROST Corinne (2004), *Zones d'éducation prioritaire : quels moyens pour quels résultats ? Une évaluation sur la période 1982-1992*, in Economie et Statistique, n°380, p. 3-34.

BERNIÉ-BOISSARD Catherine (2004), *Regards d'urbanité*, Paris, l'Harmattan, 350 pages.

BERREBY Joseph (2007), *La « MOUS » de la Forestière*, in CERAS, Projet n°298, mai.
URL : http://www.ceras-projet.com/index.php?id=755

BERTHIER Nicole (1998), *Les techniques d'enquête*, Paris, Armand Colin, Cursus, 254 pages.

BESSE Jean-Marc (2005), *Vues de ville et géographie au XVIème siècle : concepts, démarches cognitives, fonctions*, in POUSSIN Frédéric (dir.), *Figures de la ville et construction des savoirs*, CNRS Editions, Paris, 212 pages.

BISSUEL Bertrand (2000), *Les démolitions, nouveau « remède miracle » à la déprime des cités ghettos*, in Le Monde, 09 juin.

BODY-GENDROT Sophie (1998), *Les villes face à l'insécurité*, Paris, Bayard, 366 pages.

BODY-GENDROT Sophie, WIHTOL DE WENDEN Catherine (2007), *Sortir des banlieues : Pour en finir avec la tyrannie des territoires*, Paris, éditions Autrement, 130 pages.

BONNET Michel et DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 226 pages.

BONETTI Michel (2005), *Les risques de dérives dans la transformation des grands ensembles*, in Annales de la Recherche Urbaine, *Renouvellements urbains*, n°97, p.34-42.

BOQUET Mathias, DEZALAY Thierry, GUEISSAZ Albert, LEBRETON Gilles, LEMERCIER Élise, PALOMARES Élise, TIMÉRA Mahamet (2007), *La production de discriminations à l'égard des publics immigrés ou descendants d'immigrés dans l'accès aux services collectifs*, CIRTAI, GREDFIC, université du Havre, GRIS université de Rouen, rapport de recherche pour le FASILD et la région Haute-Normandie, 134 pages.

BOQUET Mathias, MUS Mathilde (2007), *Dé-localiser les jeunes*, in EspacesTemps.net, Mensuelles, décembre.
URL : http://espacestemps.net/document3913.html

BORRILLO Daniel (dir.) (2003), *Lutter contre les discriminations*, Paris, La Découverte, 208 pages.

BOUMAZA Nadir, BUISSON Olivier, BARRAUD Jean-Christophe, CUBIZOLLES Olivier (1999), *Totalité, mouvement social et communauté : une lecture des quartiers d'habitat social et la citoyenneté dans ces quartiers*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

BOURDIN Alain, LEFEUVRE Marie-Pierre, GERMAIN Annick (dir.) (2006), *La proximité : construction politique et expérience sociale*, Paris, l'Harmattan, 306 pages.

BOYER Jean-Claude (2000), *Les banlieues en France : territoires et sociétés*, Paris, Armand Colin, collection U, 206 pages.

BRIOLE A., RASCOL-BOUTARD S, LAURAIRE R (2001), *La mobilité des créateurs d'entreprises Rmistes*., Montpellier : université de Montpellier – ARCE – ORBA, PREDIT – PUCA, Déplacements et inégalité.

BROCCOLICHI S., MATHEY-PIERRE C., LARGUEZE B. (2006), *Fuir ou construire ? Quelles logiques dominantes dans les espaces où sont concentrées des difficultés sociales et scolaires ?*, in BROCCOLICHI S., BEN-AYED C., TRANCART D., *Les inégalités socio-spatiales d'éducation : processus ségrégatifs, capital social et politiques territoriales*, Paris, ministère de l'Éducation nationale, ministère de la Recherche, DATAR, 470 pages.

BROMBERGER Christian, MOREL Alain (dir.), *Limites floues frontières vives*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 386 pages.

BRUN Jacques, RHEIN Catherine (dir.) (1994), *La ségrégation dans la ville, concepts et mesures*, Paris, L'Harmattan, 258 pages.

BRUN Jacques (1994), *Essai critique sur la notion de ségrégation et sur son usage en géographie urbaine*, in BRUN Jacques, RHEIN Catherine (dir.), *La ségrégation dans la ville, concepts et mesures*, Paris, L'Harmattan, p.21-59.

BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé (1992), *Les mots de la géographie*, Montpellier, RECLUS, Paris, la Documentation française, 518 pages.

BUFFET Laurence (2006), *De l'appropriation du quartier à la découverte de la grande ville. L'influence des bornes de la ville sur les usages spatiaux*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p.143-152.

BURGEL Guy (1991) (dir.), *Acteurs et chercheurs dans la ville*, in Villes En Parallèle, n°17/18, 348 pages.

CAF DU HAVRE (2001), Convention d'objectifs et de gestion Etat/CNAF 2001-2004.

CAILLY M. (1994), *Mare Rouge : Le blues de la cité commerciale*, in CITÉ n° 90, janvier.

CAILLY M. (1995), *Pré Fleuri : Un centre commercial rénové*, in CITÉ n°103, mars.

CARBALLO Cristina, CHEVALIER Jacques (2004), *Fermetures résidentielles et quête de l'entre-soi, entre Nord et Sud des Amériques*, in L'Espace géographique n°2004-4, p. 325-335.

CASSAIGNE Bertrand (2007), *Introduction générale*, in CERAS, revue Projet n°299, juillet.
URL : http://www.ceras-projet.com/index.php?id=2384

CAUBEL David (2007), *Réduire les disparités d'accès à la ville ? Une réponse concrète mais imparfaite par les transports collectifs*, in Cahiers scientifiques du transport, n°51, Lyon, p.9-36.

CERTU (2004), *Concertation et analyse des besoins de mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville*, Lyon, CERTU, 166 pages.

CHADULE (1997), *Initiation aux pratiques statistiques en géographie*, Paris, Armand Colin, Collection U, 203 pages.

CHEVALIER Louis (1958), *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIXème siècle*, Paris, PUF, 566 pages.

CHEVÈNEMENT Jean-Pierre (1998), *Un outil pour lutter contre l'apartheid social*, in Le Monde, le 26 mai.

CHICHIGNOUD Christelle (2004), *Insécurité, réalités et représentations : le cas du Nord-Isère*, in Hérodote, n°113, p. 94-112.

CHAMBOREDON Jean-Claude, LEMAIRE Madeleine (1970), *Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement*, Revue française de sociologie, n°11 (1), p. 3-33.

CLERC Pascal, GAREL Jacquemine (2007), *La réception du modèle graphique de Burgess dans la géographie française des années cinquante aux années soixante-dix*, Cybergéo, article 58.
URL : http://www.cybergeo.eu/index5332.html ; mis en ligne le 22 mai 1998, modifié le 02 mai 2007.

CODAH AURH CONNEX (2003), Plan de déplacements urbains de l'agglomération havraise.

CODAH AURH CONNEX (2004), Plan de déplacements urbains de l'agglomération havraise.

CODAH AURH CONNEX (2005), Plan de déplacements urbains de l'agglomération havraise.

COSTARGENT Georges, VERNEREY Michel (2001), Rapport sur les violences subies au travail par les professionnels de santé, IGAS, n°2001-110.

COUTARD Olivier (2005), *Fragmentation urbaine ?*, in Courrier de la Planète, n°77, juillet-septembre.
URL : http://www.courrierdelaplanete.org/77/article3.php

CREPIN Christiane, LE JEANNIC Thomas (1999), *L'implantation des centres sociaux sur le territoire*, in Recherches et Prévisions n°59-1999, p.73-91.

DAGNÉLIE Pierre (1998) *Statistique théorique et appliquée. Tome 1 : Statistique descriptive et base de l'inférence statistique.* Paris et Bruxelles, De Boeck et Larcier.

DAGNÉLIE Pierre (1998) *Statistique théorique et appliquée. Tome 2 : Inférence statistique à une et à deux dimensions.* Paris et Bruxelles, De Boeck et Larcier.

DARDY Claudine (1999), *L'art des guichets : ethnologie des rapports administrés-administrations dans le cadre d'une politique communale de développement social*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

DAUPHINÉ André (2003), *Les théories de la complexité chez les géographes*, Paris, Anthropos Economica, 248 pages.

DEBRIE Jean (2001), *De la continentalité à l'Etat enclavé : circulation et ouvertures littorales des territoires intérieurs de l'ouest africain*, thèse de doctorat sous la direction de B. STECK, CIRTAI, université du Havre

DELARUE Jean-Marie (1991), *Banlieues en difficulté : la relégation*, Paris, Syros, 223 pages.

DESSAINT Louis, FOURNIER Cécile (1998), *Egalité des droits, égalité des chances : l'accès aux soins*, in Revue Française des Affaires Sociales, n°4, octobre-décembre.

DE RUDDER Véronique (1983), *L'exclusion n'est pas le ghetto. Les immigrés dans les Hlm*, CERAS, revue Projet, n°171-172. janvier-février, p. 80-91.

DREANO Bernard (2007), *Représentations des populations de banlieue dans l'imaginaire français*, communication au séminaire du CERAS : *Banlieues des cités dans la cité*, Paris, le 6 février.

DI MÉO Guy (dir.) (1996), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 208 pages.

DI MÉO Guy (1998), *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan université, 320 pages

DONZELOT Jacques, MEVEL Catherine, WYVEKENS Anne (2003), *Faire société : la politique de la ville aux Etats-Unis et en France*, Paris, Seuil, La couleur des idées, 370 pages.

DONZELOT Jacques (2003), *Les nouvelles inégalités et la fragmentation territoriale*, in Esprit, n°299, novembre, p.132-157.

DONZELOT Jacques (2005), *Éloge de la mobilité : un espace urbain doit être ouvert et fermé*, Esprit n°320, décembre 2005, p.44-55.

DONZELOT Jacques (2006), *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*, La couleur des idées, Seuil, Paris, 185 pages.

DUBET François, LAPEYRONNIE Didier (1992), *Les quartiers d'exil*, Paris, Editions du Seuil, 250 pages.

DUPUY Gabriel (2000), *Automobilités : quelles relations à l'espace ?*, in BONNET, DESJEUX, les territoires de la mobilité, Paris, PUF, 226 pages.

DUPUY Gabriel, COUTARD Olivier, FOL Sylvie, FROUD Julie, WILLIAMS Karel (2001), *La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile*, Paris : Université Paris X, LATTS-ENPC, Université de Manchester, PREDIT-PUCA.

ÉLISSALDE Bernard, RHEIN Catherine (2004), *La fragmentation sociale et urbaine en débats*, in L'Information Géographique, n°68, juin, p.115-126.

ÉTUDES NORMANDES (2000), *Habitat social et régénération urbaine*, n°4/2000, 104 pages.

ESSED Philomena (1991), *Understanding everyday racism. An interdisciplinary theory*, Londres, Sage Publications, 322 pages.

ESTÈBE Philippe (2003), *Les quartiers de la politique de la ville : une catégorie territoriale pour une politique de discrimination positive ?*, in les papiers du CIEU, n°3, p.17-23.

ESTÈBE Philippe (2008), *Gouverner la ville mobile*, Paris, PUF, 76 pages.

FAURE Anne (1996), *Entre les tours et les barres*, Lyon, CERTU, 205 pages.

FELOUZIS George, LIOT Françoise, PERROTON Joëlle (2005), *L'Apartheid scolaire, enquête sur la ségrégation ethnique au collège*, Paris, édition du Seuil, 233 pages.

FITOUSSI Jean-Paul, LAURENT Éloi, MAURICE Joël (2003), *Ségrégation urbaine et intégration sociale*, Paris, la Documentation Française, 327 pages.

FONDATION ABBE PIERRE (2006), *L'Etat du mal logement en France*, rapport annuel 2006, URL : http://www.fondation.abbe.pierre.fr

FOURCAUT Annie (dir.) (1996) *La ville divisée. Les ségrégations urbaines en question. France XVIIIème – XXème siècles*, Grâne, Créaphis, 465 pages.

FOURNAND Anne (2003), *Images d'une cité : cartes mentales et représentations spatiales des adolescents de Garges-Lès-Gonesse*, in Annales de géographie, n°663, p.537-550.

FRANCOIS Jean-Christophe (2004), *Evitement scolaire : la fuite des collégiens vers Paris*, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, n°2004-1, p.45-57.

FRANCOIS Jean-Christophe (2005), *Les évolutions récentes de la division sociale de l'espace francilien : observation des discontinuités structurelles par l'analyse discriminante*, in L'Espace Géographique, n°2005-3, p.193-206.

FREMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HÉRIN Robert (1984), *Géographie sociale*, Paris, Masson, 387 pages.

GARNIER Sandrine (2008), *Banlieue : les exclus de la mobilité*, in Ville et transport magazine, Paris, 23 avril, p.30-33.

GARNIER-MULLER Annie (2000), *Les inutiles : survivre en banlieue et dans la rue*, Paris, les éditions de l'Atelier, 236 pages.

GATIEN Elie, FOSCOLO Elisabeth (2007), *L'instrumentalisation de l'espace*, in ÉchoGéo. URL : http://lodel.revues.org/echogeo/document992.html.

GEORGE Pierre, VERGER Fernand (1970), *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF, 462 pages.

GIBLIN Béatrice (1999), *Etude comparative du comportement électoral des habitants de quartiers d'habitat social entre des sites de la banlieue parisienne et de la région Nord-Pas-De-Calais*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

GIBLIN Béatrice (2006), *Ghettos américains, banlieues françaises*, in Hérodote, n°122, juillet-septembre, p.3-9.

GLAZER Nathan (1989), *The Education and Housing of Ethnics in the United States*, in Revue Européenne des Migrations Internationales, Vol. 5, n°1, p.75-84.

GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac (1979), *L'Ecole de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, éditions du Champ Urbain, 334 pages.

GROSSETTI Michel (2006), *La ville dans l'espace des réseaux sociaux*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p.83-89.

GOULD Peter, WHITE Rodney (1984), *Cartes mentales*, Fribourg, éditions universitaires, 184 pages.

GUERIN-PACE France (2003), *Vers une typologie des territoires urbains de proximité*, in L'Espace géographique, n°2003-4, p.333-344.

GUERRIEN Marc (2004), *Transformation et fragmentation des espaces urbains. Le cas de la zone métropolitaine du bassin de Mexico*, in L'Espace géographique n°2004-4, p.325-335.

GUIDEZ Jean-Marie, JEMELIN Christophe et KAUFMANN Vincent (2000), *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* , Paris, La Documentation Française, PREDIT 1996-2000, 167 pages.

HAUMONT Nicole (dir.), *L'urbain dans tous ses états*, Paris, L'Harmattan, 396 pages.

HAUMONT Antoine (2006), *Le droit à la mobilité : vers un cadre contractuel renouvelé ?*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p.47-57.

HEBRARD Jean (2007), *Combattre la discrimination à l'école*, in CERAS, revue Projet n°299, juillet.
URL : http://www.ceras-projet.com/index.php?id=2384

HERIARD DUBREUIL Bertrand (2007), *Une crise sans représentants*, in CERAS, revue Projet n°299, juillet.
URL : http://www.ceras-projet.com/index.php?id=2384

HÉRAN Frédéric (2000), *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés*, Paris, La Documentation Française, PREDIT 1996-2000, 117 pages.

HILY M.-A., POUTIGNAT P., STREIFF-FÉNART J., VOLLENWEIDER-ANDRESEN L.
(1996), *Familles maghrébine immigrées : transmission intergénérationnelle, redéfinitions identitaires et insertion sociale*, SOLIIS, Université de Nice Sophia-Antipolis, rapport de recherche commandé par le fond d'action sociale, décembre, 106 pages

IGAS, ANAES, GRES MEDIATION SANTE (2004), Fiche de synthèse sur les études sur les permanences d'accès aux soins de santé (PASS), synthèse, Paris, février, 9 pages.
URL : http://www.sante.gouv.fr/htm/dossiers/pass/documents/synthese.pdf

JOSEPH Isaac (1993), *L'espace public et le visible*, in Architecture & Comportement, Vol. 9, n°3, p. 397-401.

KAUFMANN Vincent (2006), *Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris, p.223-233.

KELMAN Gaston (2003), *Je suis noir et je n'aime pas le manioc*, Paris, Max Milo éditions, 182 pages.

KOKOREFF Michel (1993), *L'espace des jeunes : territoires, identités et mobilité*, in Annales de la recherche urbaine, n°59-60, juin-septembre.

KOKOREFF Michel (2005), *L'expérience urbaine des jeunes. De la zone aux espaces de centralité*, in CAPRON Guénola, CORTES Geneviève, GUETAT Hélène (dir.), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Paris, Belin, p.205-221.

LACAZE Didier, PATRIS Catherine (2005), *L'accès aux soins dans les « zones urbaines sensibles »*, Paris, IGAS, rapport n° 2005 055, 37 pages.

LAGRANGE Hugues, OBERTI Marco (2006) *Émeutes urbaines et protestations, une singularité française*, Paris, presses de Sciences-Po, 224 pages.

LAPEYRONNIE Didier (2005), *Racisme, espaces urbains et ghetto*, in BOUCHER Manuel (dir.), *Discriminations et ethnicisation : combattre le racisme en Europe*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 410 pages.

LE BRETON Eric (2002), *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*, synthèse, Institut pour la ville en mouvement, ABEILLE Aide, entraide, 5 pages.

URL : http://www.ville-en-mouvement.com/syntheses/lebreton.pdf

LE BRETON Eric (2002), *Les raisons de l'assignation territoriale : quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité des personnes disqualifiées*, Institut pour la ville en Mouvement, 6 pages.
URL : http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/raisons.pdf

LE BRETON Eric (2005), *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 247 pages.

LE GOIX Renaud (2006), *Les gated communities aux Etats-Unis et en France : une innovation dans le développement périurbain*, in Hérodote, n°122, p.107-137.

LEBAS Jacques (2002), *Conditions d'exercice des professionnels de santé dans les quartiers de la politique de la ville*, Paris, éditions de la DIV, 55 pages.

LEBRETON Gilles (2007), *Le problème de discrimination dans la fonction publique française, l'exemple du havre*, in BOQUET Mathias, DEZALAY Thierry, GUEISSAZ Albert (*et al.*), *La production de discriminations à l'égard des publics immigrés ou descendants d'immigrés dans l'accès aux services collectifs*, CIRTAI, GREDFIC, université du Havre, GRIS université de Rouen, rapport de recherche pour le FASILD et la région Haute-Normandie.

LEGOY Jean (1996), *Hier, Le Havre*, Tome 1, Fécamp, éditions de l'estuaire, 303 pages.

LEPOUTRE David (1997), *Cœurs de Banlieue : codes, rites et langages*, Paris, Éditions Odile Jacob, 1997, 362 pages.

LEVEQUE Laurent (1987), *Mobilité résidentielle et logement social au Havre*, Thèse de doctorat de Géographie sous la direction de M. BROCARD, Institut de Géographie, Université de Rouen.

LEVY Albert (2002), *De l'îlot insalubre au quartier sensible : permanence et continuité dans les politiques urbaines*, in BAUDIN Gérard, GENESTIER Philippe (dir.) (2002), *Banlieues à problèmes : la construction d'un problème social et d'un thème d'action publique*, Paris, La Documentation Française.

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1030 pages.

LITTRÉ Emile (1877), *Dictionnaire de la langue française*, Paris, Hachette, 5 vol.
URL : http://francois.gannaz.free.fr/Littre/accueil.php

LOW Setha M. (2003), *Construire l'exclusion à travers les communautés fermées*, in Annales de la recherche urbaine, n° 93, p.149-157.

LUSSAULT Michel (2007), *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, éditions du Seuil, 363 pages.

MADEC Annick (2000), *Hérissons et paillassons : accompagnement et perfectionnement des personnes en contact avec le public*, CAF du Havre, 53 pages.

MADORÉ François (2005), *La ségrégation sociale dans les villes françaises : réflexion épistémologique et méthodologique*, in Cahiers de Géographie du Québec, Volume 49, n°136, Avril 2005, p. 45-60.

MAGUER Annie (2002), *Les difficultés d'accès ou de maintien dans un logement des jeunes immigrés ou issus de l'immigration*, in Migrations Études, n°105, février.

MAILLARD (de) Jacques (2007), *Les émeutes en Ile-De-France : entre inégalités territoriales et stratégies institutionnelles*, in Pouvoirs Locaux, n°73, II/2007, p.83-87.

MAUGER Gérard, *L'émeute de novembre 2005, une révolte protopolitique*, Bellecombe-en-Bauges, éditions du Croquant, 157 pages.

MAURIN Éric (2004), *Le ghetto français : enquête sur le séparatisme social*, Paris, Seuil, La république des idées, 96 pages.

MEYRAN Régis (2006) *La « crise des banlieues » : fantasmes et réalités*, in Les grands dossiers des Sciences Humaines n°4, septembre-novembre 2006

MIGNOT Dominique, ROSALES-MONTANO Silvia (2006), *Vers un droit à la mobilité pour tous : inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La documentation Française, PUCA, 100 pages.

MOGHAIZEL Amal (2007), *Des bobos dans la ville*, AMIP / ARTE France, documentaire audiovisuel.

MOINEREAU Laurence (1994), *Paysages de cinéma : les figures emblématiques d'une banlieue imaginaire*, in Cahiers de la cinémathèque, n°59-60, février, p.35-39.

MOISAN Catherine, SIMON Jacky (1997), *Les déterminants de la réussite scolaire en zone d'éducation prioritaire*, Paris, Inspection générale de l'éducation nationale, Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, 84 pages.

MONDOU Véronique (2006), *Transports urbains : ceux qui ne les prennent jamais… et ceux qui les prennent parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p.251-259.

MONGIN Olivier (2005), *La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, La couleur des idées, 330 pages.

MONTAGNÉ-VILLETTE Solange (2007), *Les marginalités : du subi au choisi*, Bulletin de l'Association des Géographes Français, mars.

MOULIN Brigitte (dir.) (2001), *La ville et ses frontières, de la ségrégation sociale à l'ethnicisation des rapports sociaux*, Paris, Karthala, 252 pages.

MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

MOZERE Liane (1999*), Territoires entre territorialisation et déterritorialisation*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

NOVARINA Gilles, PUCCI Paola (2005), *Renouvellement en France / Requalification en Italie*, in Annales de la Recherche Urbaine, *Renouvellements urbains*, n°97, p.83-91.

ONZUS (2005), *Rapport*, Paris, DIV, 354 pages.

ONZUS (2006), *Rapport*, Paris, DIV, 153 pages.

ONZUS (2007), *Rapport*, Paris, DIV, 158 pages.

OCEANES (2007), *Redynamisons le commerce de proximité*, in Océanes, décembre.

OFFNER Jean-Marc (1989) *Du voisinage à l'urbanité*, in Mobilités (1), Espaces et

Sociétés, n°54-55.

ORFEUIL Jean-Pierre (1994), *Je suis l'automobile*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 95 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre (2000), *La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite*, in BONNET Michel et DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.

ORFEUIL Jean-Pierre, WENGLENSKI Sandrine (2001), *L'accessibilité au marché du travail en Ile-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles*, Paris : Université Paris XII et INRETS, PREDIT-PUCA.

ORFEUIL Jean-Pierre (dir) (2002) *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 180 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre (2007), *Quartiers rénovés, quartiers intégrés : éléments pour une charte des mobilités dans les projets ANRU*, Institut pour la ville en mouvement, 7 pages. URL : http://www.ville-en-mouvement.com/textes-reference/orfeuil-charte-mobilite-anru.pdf

PALOMARES Elise (2006), *Discriminations : le point sur les études statistiques récentes dans les domaines de l'emploi, du logement et de la scolarisation*, document de travail, 5 juin.

PAULET Jean-Pierre (2000), *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 315 pages.

PAQUOT Thierry (2007), *Politiques de la ville*, in CERAS, revue Projet, n°299, juillet. URL : http://www.cera-projet.com/index.php?id=2384

PERALDI Michel (1999), *La vie publique des cités*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

PERUCCA Brigitte (2008), *Fuites au collège*, in Le Monde, 02 septembre.

PINÇON Michel, PINÇON-CHARLOT Monique (2007), *Les ghettos du gotha : comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris, Seuil, 294 pages.

PREVOT-SCHAPIRA Marie-France (2005), *De l'usage de la fragmentation urbaine en Amérique latine (vue de Buenos Aires)*, in Bulletin de l'Association des Géographes Français, n° 2005-4, p. 483-495.

PRIEUR Catherine (2008), « *En Seine-Saint-Denis, vidée de ses médecins, " soigner prend tout son sens " pour le docteur Mirghane* », in Le Monde, 16 février.

PIRON Olivier (2002), *Le renouvellement urbain, approche systémique*, Paris, La Documentation Française, PUCA, 138 pages.

PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard (2006), *Dictionnaire : La ville et l'Urbain*, Paris, Economica, collection villes, 323 pages.

RAMOS Elsa (2006), *Mobilité résidentielle, comment apprécier la distance parcourue ?*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p.133-141.

REMY Jean (1989), *L'École de Chicago : le paradigme écologique*, in Espaces et sociétés n°56.

REY Alain (1994), *Vous avez dit banlieue ?*, in Le Débat, n°80, mai-août.

REY Alain, DISIZ-LA-PESTE, « Permis de vivre la ville » (2007), *Lexik des cités*, Paris, Fleuve Noir, 365 pages.

REY Henri (1999), *Développement social et citoyenneté*, in MOZÈRE Liane, PERALDI Michel, REY Henri (1999), *Intelligence des banlieues*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 174 pages.

RHEIN Catherine (2002), *Intégration sociale, intégration spatiale*, in L'Espace géographique, n°2002-3, p. 193-207.

RIBARDIERE Antonine (2004), *Les territoires de la politique de la ville et leur environnement : une approche spatiale de la précarité sociale*, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, n°2004-1, p. 31-44.

RINAUDO Christian (1999), *L'ethnicité dans la cité. Jeux et enjeux de la catégorisation ethnique*, L'Harmattan, Paris, 206 pages.

ROBINE Jérémy (2004), *SOS RACISME et les « ghettos des banlieues » : construction et utilisations d'une représentation*, in Hérodote, n°113, p. 134-151.

RONCAYOLO Marcel (1982), *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 288 pages.

RONEZ Claude (1999), *La clientèle des centres sociaux : l'exemple de Reims*, in Recherches et Prévisions, n°59-1999, p.93-101.

RUDDER (DE) Véronique, VOURC'H François (2007), *Quelles statistiques pour quelle lutte contre les discriminations ?* / pétition

SABBAGH Daniel (2003), *L'égalité par le droit*, Paris, Economica, 452 pages.

SABBAGH Daniel (2004), *Discrimination positive et déségrégation : les catégories opératoires des politiques d'intégration aux Etats-Unis*, in Sociétés Contemporaines, n°2004-1, p.85-99.

SABATIER Bruno (2005), *Les résidences fermées à Toulouse : une offre immobilière construisant la « ville privée »*, in Espaces et Sociétés, n°123, 4/2005, p.131-149.

SANDERS Léna (1989), *L'analyse des données appliquée à la géographie*, Montpellier, G.I.P. RECLUS, 268 pages.

SAUVADET Thomas (2004), *« Jeunes de la cité » et contrôle du territoire : le cas d'une cité de la banlieue parisienne*, in Hérodote n°113, p. 113-133.

SCHELLING Thomas (1971), *Dynamic models of segregation*, in Journal of Mathematical Sociology, vol. 1.

SCHELLING Thomas (1980), *La tyrannie des petites décisions*, Paris, PUF, 247 pages.

SÉNAT (2006), *Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information sur le bilan et les perspectives d'avenir des politiques conduites envers les quartiers en difficulté depuis une quinzaine d'années*, n°49, Tome 1, session ordinaire de 2006-2007, 261 pages.

SIBLOT Yasmine (2002), *Stigmatisation et intégration sociale au guichet d'une institution familière*, in Sociétés Contemporaines, n°47, p.79-99.

SIBLOT Yasmine (2007), *Quelles sont les représentations des services publics et les attentes à leur égard dans les quartiers populaires des banlieues françaises ?*, Mouvements.
URL : http://www.mouvements.info/spip.php?article56

SIMON Patrick, FASSIN Éric, NDIAYE Pap, BATAILLE Philippe, FASSIN Didier (2007), *Des statistiques pour lutter contre les discriminations* / pétition.

SINGLY (DE) François (1992), *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Paris, Nathan, Collection 128, 128 pages.

STÉBÉ Jean-Marc (2005), *La mixité sociale est plus que jamais une utopie*, in Le Monde, 11 novembre.

STECK Benjamin (2000), *Contribution à une géographie du développement*, habilitation à diriger des recherches, CIRTAI, université du Havre.

STECK Benjamin, VARLET Jean (2006), *L'enclavement fonctionnel urbain ou la mobilité génératrice de mise à distance*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p.237-249.

SUBRA Philippe (2006), *Heurts et malheurs d'une loi antiségrégation : les enjeux géopolitiques de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU)*, in Hérodote, n°122, p. 138-171, Paris.

SUEUR Jean-Pierre (dir.) (1998), *Demain la ville : rapport présenté au ministre de l'emploi et de la solidarité*, Paris, La Documentation Française, Tome 1, 230 pages.

TABET Jade (1999), *La résidentialisation du logement social à Paris*, in Annales de la recherche urbaine, *Au risque des espaces publics*, n°83-84, p.155-163.

TIZON Philippe (1996), *Qu'est-ce que le territoire ?*, in DI MEO Guy (dir.) (1996) *Les territoires du quotidien*, L'Harmattan, Paris, 208 pages.

VAN EECKHOUT Laetitia (2007), *Statistiques ethniques : les propositions des candidats*, in Le Monde, 24 février.

VARLET Jean (1997), *Dynamique des réseaux de transport et recompositions territoriales*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Toulouse-Le Mirail.

VIELLARD-BARON Hervé (1996), *Banlieue, ghetto impossible ?*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 167 pages.

VIELLARD-BARON Hervé (1999), *Les banlieues : des singularités françaises aux réalités mondiales*, Paris, Hachette, Carré Géographie, 288 pages.

VIEILLARD-BARON Hervé (2006), *Des banlieues françaises aux périphéries américaines : du mythe à l'impossible confrontation ?*, in Hérodote, n°122, juillet-septembre, p.10-24.

VINCENT Catherine (2007), *A Bergerac, le « busing » permet de scolariser les enfants d'origine immigrée hors de leur cité*, in Le Monde, 23 mars.

VODOZ Luc, PFISTER-GIAUQUE Barbara, JEMELIN Christophe (2004), *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, CEAT, 383 pages.

WACQUANT Loïc (2004), *What is a ghetto? Constructing a sociological concept*, in SMELSER N., BALTES P. (eds), *International Encyclopedia of the social and behavorial sciences*, London, Pergamon Press.

WIEBE DE JONG (1995), *Contacts inter-ethniques dans les vieux quartiers : théorie et pratique*, BECHMANN Dan (dir.) (1995), *Ville et immigration, prière d'insérer*, Paris, L'Harmattan, 192 pages.

WIRTH Louis (1938), *Urbanism As A Way of Life*, in GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac (1979), *L'Ecole de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, éditions du Champ Urbain, 334 pages.

Sigles utilisés

ACP	Analyse en Composante principale
ANPE	Agence Nationale Pour l'Emploi
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques
CNIL	Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
CSP	Catégorie Socio Professionnelle
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DIV	Délégation Interministérielle à la Ville
DRASS	Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales
DSQ	Développement Social des Quartiers
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
GPV	Grand Projet de Ville
HALDE	Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité
HLM	Habitation à Loyer Modéré
HVS	Habitat et Vie Sociale
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique
LOPOFA	LOgements POpulaires FAmiliaux
LOV	Loi d'Orientation pour la Ville
MRAP	Mouvement contre le Racisme et pour l'Amitié entre les Peuples
PSR	Programme Social de Relogement

ONZUS	Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles
SAM	Service Animation Municipale
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
UNESCO	*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*
ZEP	Zone d'Éducation Prioritaire
ZUS	Zone Urbaine Sensible

Table des cartes

CARTE 2.01 : Partitionnement de l'espace havrais ……..….p.84

CARTE 2.02 : Typologie des IRIS de l'agglomération havraise …….p.85

CARTE 2.03 : Une concordance entre les ZUS et les quartiers d'exclusion sociale …..p.90

CARTE 2.04 : Typologie des IRIS de l'agglomération rouennaise …….p.96

CARTE 4.01 : Quartier de la Rose-des-vents à Aulnay-sous-Bois : plan de situation.. p.136

CARTE 4.02 : Caucriauville : un quartier en rupture avec son environnement……..p.145

CARTE 4.03 : Les zones de la géographie prioritaire au Havre……..p.178

CARTE 4.04 : La concentration des étrangers dans les quartiers sensibles du Havre p.200

CARTE 4.05 : Le taux de chômage au Havre……..p.210

CARTE 5.01 : L'évolution du nombre de points de vente dans l'agglomération havraise entre 1995 et 2004…….....p.216

CARTE 5.02 : l'évolution de la surface commerciale dans l'agglomération havraise entre 1995 et 2004……p.217

CARTE 5.03 : Typologie des supermarchés dans les 5 communes les plus peuplées de l'agglomération du Havre……p.225

CARTE 5.04 : Les médecins spécialistes au Havre……p.228

CARTE 5.05 : Les médecins généralistes au Havre……p.229

CARTE 5.06 : les pharmaciens au Havre……p.231

CARTE 5.07 : Les services publics au Havre……..p.235

CARTE 6.01 : Les ménages dépendant des transports en commun……..p.264

CARTE 6.02 : Les ménages possédant une voiture……p.264

CARTE 6.03 : Les ménages possédant deux voitures ou plus……p.265

CARTE 6.04 : Le niveau de motorisation dans les IRIS…….p.265

CARTE 6.05 : Le réseau de bus dans l'agglomération havraise……..p.273

CARTE 6.06 : La desserte des arrêts de bus……...…….p.273

CARTE 6.07 : Fréquentation des arrêts de bus et part des ménages sans voiture…...p.274

CARTE 6.08 : Fréquentation des arrêts de bus et densité de population…….p.274

CARTE 6.09 : Arrêts sur-fréquentés, arrêts sous-fréquentés……...p.278

CARTE 7.01 : Les quartiers de l'enquête…….p.301

CARTE 7.02 : Carte mentale du centre-ville pour les 18 – 40 ans….…….p.329

CARTE 7.03 : Carte mentale du centre-ville pour les 40 – 60 ans….…….p.329

CARTE 7.04 : Carte mentale du centre-ville pour les 60 ans et plus……..p.330

CARTE 7.05 : Carte mentale du centre-ville pour les habitants d'Aplemont…….p.337

CARTE 7.06 : Carte mentale du centre-ville pour les habitants de Caucriauville……..p.337

CARTE 7.07 : Centres de gravité des sous-ensembles……..p.338

CARTE 7.08 : Centralités et sous-ensembles……..p.338

CARTE 7.09 : Le cours de la République : une centralité populaire et ethnicisée…….p.342

CARTE A.01 : Les IRIS écartés de l'analyse factorielle sur l'agglomération havraise ……..p.391

CARTE A.02 : Les IRIS écartés de l'analyse factorielle sur l'agglomération rouennaise ……...……..p.392

CARTE A.03 : Les communes de l'agglomération havraise…….p.412

CARTE A.04 : Les quartiers du Havre…….p.413

Table des encadrés

ENCADRÉ 3.01 : Les formes de la ségrégation d'après M. LUSSAULT (2003)…….p.106

ENCADRÉ 4.1 : La cité des 4000 à la Courneuve, vue par un journaliste en 1971…...p.152

ENCADRÉ 4.2 : Un faux hall d'immeuble pour répondre au problème du squat……...p.157

ENCADRÉ 5.1 : Présentation de l'agence CAF du Mont-Gaillard……p.244

ENCADRÉ 7.01 : Méthodologie du traitement statistique et cartographique des cartes mentales……p.324

Table des graphiques

GRAPHIQUE 2.01 : Description de l'axe 1 par les variables continues actives……..p.80

GRAPHIQUE 2.02 : Description de l'axe 2 par les variables continues actives……..p.81

GRAPHIQUE 2.03 : Description de l'axe 3 par les variables continues actives……..p.81

GRAPHIQUE 2.04 : Nuage de points et arbre de classification ascendante hiérarchique …….....…….p.83

GRAPHIQUE 4.01 : Une mesure de la concentration des étrangers dans les IRIS de la classe 6 …….p.201

GRAPHIQUE 4.02 : L'explication du chômage dans l'agglomération havraise à travers 4 variables……....…….p.208

GRAPHIQUE 6.01: Régression non-linéaire du nombre de passagers par arrêts…….p.278

GRAPHIQUE 7.01 : Description de l'axe 1…….p.310

GRAPHIQUE 7.02 : Description de l'axe 2…….p.311

GRAPHIQUE 7.03 : Nuage de points et arbre de classification ascendante hiérarchique ……..p.312

GRAPHIQUE 7.04 : Types de mobilité pour l'ensemble de la population étudiée…….p.319

GRAPHIQUE 7.05 : Types de mobilité pour les 18-40 ans…….p.319

GRAPHIQUE 7.06 : Types de mobilité pour les 40-60 ans…….p.319

GRAPHIQUE 7.07 : Types de mobilité pour les 60 ans et plus……..p.319

GRAPHIQUE 7.08 : Types de mobilité à Aplemont……..p.320

GRAPHIQUE 7.09 : Types de mobilité à Caucriauville……....p.320

Table des photographies

PHOTOGRAPHIE 4.01 : Le quartier Beaulieu comprimé entre un dénivelé boisé à l'ouest et des axes de communication à l'est……p.138

PHOTOGRAPHIE 4.02 : Caucriauville à l'extrémité du plateau Est……p.144

PHOTOGRAPHIE 4.03 : Photographie aérienne de l'hypermarché Auchan Mont-Gaillard au Havre……p.147

PHOTOGRAPHIE 4.04 : D'Aplemont à Caucriauville, une nouvelle morphologie urbaine ……p.151

PHOTOGRAPHIE 4.05 : Le faux hall d'immeuble, du quartier Chicago, au Havre….p.158

PHOTOGRAPHIE 4.06 Habitat dégradé et occupé en attente de rénovation à la Mare-Rouge……..p.161

PHOTOGRAPHIE 4.07 : Habitat dégradé et occupé en attente de rénovation au Mont-Gaillard……p.161

PHOTOGRAPHIE 4.08 : L'avenue du Bois-au-Coq depuis Mont-Gaillard……p.166

PHOTOGRAPHIE 4.09 : L'avenue du Bois-au-Coq depuis la Mare-rouge……p.166

PHOTOGRAPHIE 4.10 :L'avenue du Bois-au-Coq requalifiée au niveau du centre commercial de la Mare-Rouge……..p.167

PHOTOGRAPHIE 4.11 : Les « arènes de Picasso » à Noisy-le-Grand……p.170

PHOTOGRAPHIE 4.12 : Habitat individuel au Mont-Gaillard……p.172

PHOTOGRAPHIE 4.13 : Habitat individuel à la Mare-rouge……..p.172

PHOTOGRAPHIE 5.01: Les arcades de Caucriauville……p.219

PHOTOGRAPHIE 5.02: La rue de Paris dans le centre-ville du Havre……..p.220

PHOTOGRAPHIE 5.03: Un taxiphone à la Mare-Rouge……p.223

Table des schémas

SCHÉMA 1.01: L'expression de l'identité territoriale d'après l'ENTRETIEN AI1……p.27

SCHÉMA 1.02 : Les cités comme l'expression d'une différenciation……..p.31

SCHÉMA 1.03 : Les banlieues, le produit d'une mise à distance……p.37

SCHÉMA 1.04 : Distances et proximités……p.39

SCHÉMA 1.05 : Le ghetto comme forme extrême d'exclusion spatiale……p.50

SCHÉMA 2.01 : Positionnement des acteurs rencontrés vis à vis de la mixité sociale…p.64

SCHÉMA 2.02 : Schématisation des divisions socio-spatiales au Havre……p.84

SCHÉMA 2.03 : « Le schéma de BURGESS vu par HARRIS et ULLMAN (1945) »……p.95

SCHÉMA 3.01 : Le processus d'enclavement……p.122

SCHÉMA 3.02 : La distanciation : un préalable à l'enclavement……..p.124

SCHÉMA 3.03 : Le cloisonnement dans les banlieues par un système de contraintes...p.125

SCHÉMA 3.04 : L'action publique vers les ZUS et ses effets pervers……....p.126

SCHÉMA 4.01 : Typologie des coupures urbaines……p.141

SCHÉMA 5.01 : Mutations commerciales et spécialisation des banlieues……p.227

SCHÉMA 6.01 : Schématisation de niveau d'équipement en automobile……p.266

SCHÈMA 7.01 : Méthodologie de la conception d'une typologie des aires de mobilité ……..p.309

Table des tableaux

TABLEAU 2.01 : Effectif réels et théoriques de plusieurs variables dans les quartiers d'exclusion……p.91

TABLEAU 4.01 : Évolutions et oscillations de la politique de la ville……..p.185

TABLEAU 4.02 : Les préoccupations dans les quartiers……p.193

TABLEAU 4.03 : Le sentiment d'insécurité……p.194

TABLEAU 4.04 : Coefficients d'ajustement et paramètres du modèle de régression « chômage »……..p.207

TABLEAU 5.01: Fréquentation des arcades par quartiers……..p.220

TABLEAU 5.02 : Les services et équipements recensés……p.234

TABLEAU 6.01 : Voiture et aire de déplacement……..p.261

TABLEAU 6.02 : La possession de carte de bus selon les quartiers……..p.271

TABLEAU 7.01 : Comparaison entre la population de référence et l'échantillon d'enquête ……..p.302

TABLEAU 7.02 : Scores attribués aux différentes modalités (1)……p.304

TABLEAU 7.03 : Aires de déplacement selon l'âge et le quartier……..p.305

TABLEAU 7.04 : Scores attribués aux différentes modalités (2)……p.306

TABLEAU 7.05 : Niveaux de fréquentation des lieux appartenant aux trois espaces…p.308

TABLEAU 7.06 : Partage de la fréquentation des lieux entre les 3 espaces /mesure de la dispersion……..p.308

TABLEAU 7.07 : Types de mobilité et âge……..p.318

TABLEAU 7.08 : Types de mobilité et quartier……..p.320

TABLEAU 7.09 : Description statistique des cartes mentales selon l'âge……p.325

TABLEAU 7.10 : Description statistique des cartes mentales selon l'âge……p.331

Table des matières

Remerciements 03

Sommaire 05

Introduction générale 07

Première partie – De la ségrégation à l'enclavement : les banlieues au cœur de processus d'entre-soi 17

Chapitre 1 - Nommer les grands ensembles : enjeux et positionnement 19

1.1 La cité et les cités 22

1.1.1 L'évolution de la définition de la cité 22

1.1.1.1 De la Polis à la ville 22

1.1.1.2 Les urbanistes et la cité 23

1.1.2 Des cités dans la cité 25

1.1.2.1 Une cité revendiquée 26

1.1.2.2 Les cités ou l'altérité de l'espace urbain 29

1.2 Les banlieues : expression d'une distance 33

1.2.1 Le glissement sémantique du mot banlieue au cours du 20ème siècle 33

1.2.1.1 Une ville banale, une ville mise au ban ? 34

1.2.1.2 La polysémie de la banlieue 35

1.2.2 La distance : concept transversal de celui de banlieue ? 36

1.2.3 L'étude des représentations spatiales pour estimer la distance 40

1.3 Le ghetto : quartier ethnique ou quartier fermé ? 43

1.3.1 Le « ghetto » au centre d'un débat 43

1.3.2 Le ghetto comme quartier fermé 48

Conclusion : 52

Chapitre 2 - La mixité sociale : un mythe ? 53

2.1 Vers un échec de la politique de mixité sociale dans l'habitat 55

2.1.1 Une mixité sociale idéalisée 56

2.1.1.1 La délicate question ethnique 56

2.1.1.2 Du principe de mixité à celui de mixité par l'habitat 63

2.1.2 La politique de la ville pour corriger les effets de la ségrégation 67

2.1.2.1 La politique de la ville : un moyen d'action pour la mixité sociale 68
2.1.2.2 Les banlieues : le résultat des logiques ségrégatives 70
2.2 Une ségrégation manifeste : l'exemple havrais..... 77
2.2.1 Les axes factoriels, révélateurs d'une ségrégation résidentielle 78
2.2.2 Vers un modèle de ségrégation socio spatiale..... 82
2.2.2.1 Une typologie des quartiers de l'agglomération havraise 82
2.2.2.2 Validation de notre typologie et confrontation aux modèles de ségrégation 92
Conclusion :..... 97
Chapitre 3 - L'enclavement: une autre façon d'analyser les banlieues..... 99
3.1 Prolonger le concept de ségrégation..... 101
3.1.1 Les limites de l'analyse de la ségrégation résidentielle 101
3.1.2 La ségrégation : une distanciation sous toutes ses formes 105
3.2 L'enclavement dans la ville..... 109
3.2.1 L'origine de l'enclavement : de l'étymologie au concept..... 109
3.2.2 Un enclavement en milieu urbain..... 111
3.2.3 Quartiers fermés, quartiers enclavés ? L'exemple des *gated communities*..... 113
3.2.3.1 Les quartiers résidentiels fermés entre sécurité et communauté 114
3.2.3.2 Une forme d'enclavement ?..... 117
3.3 Vers un renouvellement du concept d'enclavement 121
3.3.1 La territorialité, la distance et la fermeture pour définir l'enclavement..... 121
3.3.2 Décrypter les processus d'enclavement 122
Conclusion :..... 128
Deuxième partie - Les banlieues, espaces enclavés 129
Chapitre 4 - Les banlieues : des quartiers en rupture..... 131
4.1 Entre rupture et discontinuité 133
4.1.1 De la coupure urbaine à la frontière 134
4.1.1.1 Friches, grands axes et équipements déstructurants 135
4.1.1.2 Les territorialités prennent appui sur les ruptures spatiales 138
4.1.2 L'urbanisme des grands ensembles en question 147
4.1.2.1 Une nouvelle forme urbaine 149
4.1.2.2 L'espace public dans les grands ensembles : cette immensité désertique..... 153
4.1.2.3 L'occupation des grands ensembles..... 159

4.2 Accentuer ou produire de nouvelles ruptures : les paradoxes de la politique de la ville 163
4.2.1 La rénovation urbaine et ses effets 163
4.2.1.1 Estomper les coupures urbaines 164
4.2.1.2 Une oscillation perpétuelle entre le « dégradé » et le « neuf » 167
4.2.1.3 Habitat individuel et résidentialisation : transformer l'image du quartier par une nouvelle morphologie 171
4.2.2 De la géographie prioritaire aux ruptures administratives 176
4.2.2.1 La politique de zonage : quand les banlieues font exception… 177
4.2.2.2 Une discrimination positive qui s'en défend 182
4.2.2.3 Bilan et leçons de la politique de la ville à propos des ruptures urbaines 184
4.3 Des ruptures sociocognitives 189
4.3.1 Dangereuses banlieues ; insécurité et sentiment d'insécurité 190
4.3.1.1 Les banlieues et le sentiment d'insécurité 190
4.3.1.2 Acteurs de terrain et insécurité : deux positionnements pour préserver l'image des quartiers 194
4.3.1.3 La mixité pour résoudre l'insécurité : les étrangers mis en cause 197
4.3.2 Des quartiers d'« étrangers » 199
4.3.2.1 Un sujet sensible 201
4.3.2.2 L'ethnicité comme facteur de stigmatisation 203
4.3.3 Des quartiers d'échec 205
Conclusion : 211
Chapitre 5 - Les banlieues, territoires d'assignation 213
5.1 Accessibilité aux biens et services dans les banlieues : le rôle des acteurs privés .. 215
5.1.1 Commerces et services dans les banlieues 215
5.1.1.1 La baisse du nombre de commerces de proximité 216
5.1.1.2 Une spécialisation des banlieues par l'arrivée de nouveaux acteurs économiques 222
5.1.2 Les inégalités d'accès à la santé 227
5.2 Se rapprocher des usagers et occuper le terrain : la stratégie de la proximité des services publics dans les ZUS 233
5.2.1 Le développement d'une offre spécifique dans les ZUS 233
5.2.2 Le choix de la proximité 237
5.2.3 Points de vue d'acteurs sur les services publics dans les quartiers 239

5.3 Les banlieues : entre assignation et enclavement 243
5.3.1 Quand la gestion territoriale des services publics fragmente l'espace urbain.. 243
5.3.2 Un enclavement organisé 247
5.3.3 Des modes d'intervention des services publics moins enclavant..... 252
Conclusion :..... 255
Troisième partie - Sortir des banlieues :la mobilité quotidienne dans les banlieues 257
Chapitre 6 - Mesure et représentation de la mobilité quotidienne des habitants des ZUS 259
6.1 Evaluer la mobilité dans les banlieues 261
6.1.1 L'automobile dans les banlieues 262
6.1.2 Le réseau de transport en commun et sa fréquentation dans les ZUS..... 2629
6.1.3 La mobilité se joue au delà du déplacement 26279
6.2 La mobilité dans les banlieues au crible des représentations 283
6.2.1 Une mobilité déficiente 283
6.2.1.1 Le quartier surinvesti..... 284
6.2.1.2 L'évitement du centre-ville 285
6.2.1.3 Une population composée de plusieurs publics aux comportements différents .. 287
6.2.2 Le paradoxe de la mobilité dans les banlieues 290
6.2.2.1 Une sédentarité controversée 291
6.2.2.2 Une adaptation aux possibilités offertes 293
Conclusion :..... 296
Chapitre 7 - Vers une mobilité spécifique dans les banlieues .... **Erreur ! Signet non défini.**
7.1 Présentation et premiers résultats de l'enquête 299
7.1.1 Terrain d'étude et échantillonnage..... 299
7.1.2 Traitements..... 303
7.1.2.1 Quantification de la mobilité à partir d'une aire moyenne de déplacement 303
7.1.2.2 Typologie de la mobilité dans le rapport à trois espaces : le quartier, le centre-ville et l'agglomération 306
7.1.3 Analyse factorielle des correspondances..... 310
7.1.3.1 Les axes factoriels..... 310
7.1.3.2 Typologie des individus à partir d'une classification ascendante hiérarchique..... 312
7.2 La spatialité des mobilités 317
7.2.1 Des différences par âge 317

7.2.2 Les types de mobilité dans les deux quartiers 320
7.3 Des centralités différentes 323
7.3.1 Cartes mentales du centre-ville..... 323
7.3.2 Le quartier du Rond-point : centralité des banlieues..... 339
Conclusion :..... 343
Conclusion générale..... 345
Annexes..... 353
Annexe n°01 – Documentation juridique..... 355
Annexe n°02 – Chronologie de la politique de la ville en France..... 377
Annexe n°03 – Les entretiens..... 381
Annexe n°04 – L'analyse de la ségrégation au Havre et à Rouen 390
Annexe n°05 – L'enquête par questionnaire..... 403
Annexe n°06 – Cartes de localisation 412
Sigles utilisés..... 435
Table des cartes..... 437
Table des encadrés 439
Table des graphiques..... 441
Table des photographies 443
Table des schémas..... 445
Table des tableaux..... 447
Table des matières..... 449

Résumé : les banlieues entre ouverture et fermeture : réalités et représentations de l'enclavement dans les quartiers urbains défavorisés

Les banlieues françaises semblent aujourd'hui engagées dans un processus d'exclusion spatiale qui remet en question la cohésion de la ville. Cette exclusion se manifeste d'abord par une ségrégation intense dont le résultat est la concentration résidentielle des populations les plus en marges, culturellement ou socialement, dans quelques quartiers en périphérie des villes. Elle s'observe également dans le cadre de la pratique au quotidien de l'espace urbain par les différents groupes sociaux. Non seulement les habitants des banlieues vivent « à distance » des autres citadins, mais ils paraissent aussi enfermés dans leurs quartiers. Cette recherche propose donc d'analyser les relations entre la ville et ses banlieues, à travers le concept d'enclavement, afin de comprendre ce qui ferme ou, au contraire, ce qui ouvre un territoire.

À partir de l'exemple du Havre et son agglomération, nous avons privilégié une entrée par la mobilité quotidienne des individus, en la complétant cependant par d'autres méthodes comme l'analyse de la ségrégation résidentielle ou des ruptures spatiales. Parce que ces deux approches s'enrichissent l'une et l'autre, la réalité observable du phénomène d'enclavement est confrontée, dans cette recherche, aux représentations que les acteurs de la ville ont de ces quartiers d'exclusion. Ces représentations sont d'autant plus déterminantes que les acteurs rencontrés participent à l'élaboration des politiques d'intervention dans les banlieues. Si, dans un premier temps, les banlieues semblent être effectivement des quartiers enclavés, la mobilité particulière de leurs habitants témoigne, dans un second temps, d'une ouverture de ces quartiers vers la ville, peu ou pas perçue par les acteurs. La prise en compte de cette mobilité dans les politiques urbaines est pourtant essentielle pour agir efficacement dans ces quartiers et ne pas les cloisonner davantage.

Mots-clés : banlieues, ségrégation, enclavement, mobilité, politique de la ville.

Abstract: Suburbs between opening and closing: realities and representations of enclosure in underprivileged urban areas

Nowadays, French suburbs seem to be engaged in a spatial exclusion process that raise question about city cohesion. This exclusion appears, at first, by an intense segregation whose result is the residential concentration of mostly marginal populations, culturally or socially, in some neighborhoods at the outskirts of cities. It is also seen beyond the scope of the daily practice of the urban space by different social groups. Not only suburbs inhabitants live at "distance" of other citizens, but they seem also to be locked in their districts. So, this research proposes to analyze relations between city and its suburbs, through the enclosure concept, to understand that opens or closes territory.

From the example of Le Havre and its outskirts, this research have prioritized an input by the daily mobility of individuals, meanwhile in completing it by others methods like residential segregation or spatial splits analysis. Because these two approaches enrich each other, observable reality of the enclosure phenomenon is opposed, in this research, to representations that city actors have of these exclusion areas. These representations are especially decisive since meeting actors take an active part in developing suburbs intervention policies. If, in a first time, suburbs seem to be surely enclosed, in a second time, the particular mobility of their inhabitants shows an opening of these areas, few or not discerned by actors. The taking in consideration of this mobility is yet essential to act effectively in these areas and not to unlock them more.

Key-words: suburbs, segregation, enclosure, mobility, urban policy.