



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

TOURS 2030 : LA VIE PAREILLE AUTREMENT...

Etude sociologique sur les conditions d'acceptation
d'un scénario « Ville post-carbone »

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME

par le CETU ETICS
de l'Université François-Rabelais de Tours

2012



↳ Objectifs de la recherche

Une première étude a permis la production d'un scénario Vivre Post-carbone 2030 pour le périmètre du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'agglomération tourangelle¹. Construit conjointement par l'ATU (Agence Tourangelle d'Urbanisme) et Beauvais Consultant, ce scénario explore quatre pistes « pour un développement urbain guidé par le principe de proximité bien vécue ».

- Un recyclage urbain avec une ville qui se reconstruit sur elle-même en exploitant des espaces devenus obsolètes (zones commerciales, zone d'activités) et en densifiant les espaces habités (démarche Bimby, Built in my Backyard) tout en respectant la mixité fonctionnelle (1/3 habitat, 1/3 activités, 1/3 espaces naturels).
- Des mobilités repensées, des distances raccourcies grâce à la ville des proximités.
- Des surfaces agricoles et naturelles préservées et valorisées à partir du principe « zéro hectare » en extension urbaine pour les nouveaux aménagements, une agriculture périurbaine de proximité constituant un contrepoids à la ville dense.
- Une démarche globale de maîtrise des énergies pour le résidentiel comme pour les activités tertiaires et industrielles, le recours aux énergies renouvelables.

La présente recherche constitue une sorte de « prolongement sociologique » permettant d'accéder à la manière dont les ménages de l'agglomération tourangelle se projettent et s'approprient les différents éléments du scénario Vivre Post carbone 2030. La question des impacts et des coûts sociaux du scénario, plus globalement de sa recevabilité, sa compréhension et son acceptabilité par les habitants des territoires concernés constitue la trame du questionnement.

Une trentaine d'entretiens a été réalisée auprès de ménages résidant dans l'agglomération tourangelle en respectant une répartition par niveau de revenus, âge et composition du foyer et entre habitants de l'hyper-centre ville, du reste de la ville de Tours, de la couronne proche et de la couronne lointaine.

↳ Le scénario Vivre post carbone 2030 est lu à l'aune des modes de vie actuels et anticipés

Les ménages ont éprouvé des difficultés à appréhender le scénario dans sa globalité et sans doute également dans sa complexité. Saisi au travers de thématiques telles que la mobilité, le choix résidentiel, les modes de consommation ou encore le rapport aux énergies, il n'apparaît pas comme un scénario de rupture mais plutôt comme un avenir prévisible auquel il faut s'adapter. Dès lors, les éléments du scénario sont appréhendés au travers du prisme du mode de vie actuel, résultat de multiples contraintes, arbitrages et auquel les ménages sont attachés. Cette lecture est fortement induite par l'ancrage territorial (perception des marges de manoeuvre au regard de la trajectoire, des choix résidentiels et des ressources en termes de mobilité) et la position dans l'espace social (capacité à bénéficier des changements induits par le scénario et/ou s'en affranchir si nécessaire). Elle est également structurée par les évolutions prévisibles (enfants qui grandissent, vieillissement, mobilité résidentielle prévue ou souhaitée...) et une certaine lecture du passé permettant d'interpréter les injonctions au changement, plus particulièrement la sobriété énergétique ou encore le réinvestissement des circuits agricoles courts.

¹ Axes de progrès vers un schéma de cohérence territoriale Facteurs 4. Quels leviers locaux pour une agglomération post-carbone ?, Rapport Final, ATU, Beauvais Consultants, Programme Villes post carbone, ADEME, janvier 2011.

➤ La maîtrise des échelles du changement, une condition d'adhésion au scénario

Le scénario propose des objectifs à atteindre, identifie les leviers prioritaires du point de vue des collectivités locales, engage une réflexion sur les changements attendus mais donne peu de clés de lecture sur le rôle des habitants, pourtant central. Sans être pessimistes, les interviewés interrogent le scénario sous deux angles complémentaires :

- Les échelles pertinentes de l'action, les territoires concernés et les échéances temporelles
- Le degré de responsabilité de chacun des acteurs, les marges de manoeuvre individuelles et collectives mobilisables pour engager des changements significatifs alors même que certains enjeux échappent partiellement, ou totalement, aux individus (enjeux économiques, stratégies industrielles, investissement d'infrastructure...). De fait, ils interrogent le rapport individu/société et ce que cela engage concrètement du point de vue des organisations collectives, des conditions de contrôle et de régulation sociale.

Les éléments du scénario apparaissent comme d'autant plus crédibles, acceptables et désirables qu'ils convoquent des échelles de temps et d'espace appropriables par les individus. Ainsi, c'est l'échelle locale, celle de la proximité qui est plébiscitée (le « quartier, le « village »). La relation au collectif se construit alors dans une logique élective. Les rapports sociaux sont maîtrisés, les organisations collectives se déploient sur la base de la réciprocité. La régulation sociale est garantie par l'intériorisation de normes et de valeurs partagées.

Cette enquête confirme la difficulté des ménages à appréhender le changement à des échelles de temps, d'espaces et d'action qui engagent un collectif abstrait, et qui renvoient à des niveaux de responsabilité et à des modalités d'action qui échappent à l'individu. Au final, les ménages rencontrés adoptent une attitude plutôt passive face aux changements à venir tout en donnant à voir de multiples stratégies d'adaptation à de nouvelles contraintes et opportunités. On constate que sur de nombreux plans, le mouvement est engagé même s'il se traduit par des expérimentations sans suite (on pense ici par exemple au covoiturage ou à la mutualisation de certains équipements qui ont été largement testés) ou des micro-ajustements qu'il ne faut pas sous-estimer (recours à des modes de déplacement doux, changement dans les modes de consommation, prise de conscience environnementale induisant des comportements plus sobres en énergie...).

➤ Le scénario « désirable » : une ville pareille autrement

L'aspiration à une meilleure qualité de vie constitue le moteur principal du changement vers une ville post-carbone. L'amélioration de la qualité de vie passe d'abord par la maîtrise du temps et de son contenu : les mobilités contraintes sont réinvesties d'un sens positif. Les trajets domicile-travail/école deviennent des temps libérés, les nuisances urbaines sonores et olfactives sont diminuées, les obligations telles que les achats alimentaires ou les démarches administratives sont réduites par la proximité et la possibilité d'en rationaliser la réalisation. Le périurbain devient un espace pertinent de développement, les centres urbains bénéficient d'un accès facilité par des modes de transport adaptés, les interactions ville/campagne sont apaisées.

On voit transparaître une attente forte autour du maintien et/ou de l'amélioration des modes de vie actuels. C'est en ce sens que les interviewés développent une lecture ambivalente des objectifs proposés par le scénario. L'injonction à la sobriété peut par exemple être perçue comme une opportunité de se réappropriier certains leviers d'action tout en inscrivant son mode de vie dans une démarche de responsabilité collective (sortir du caractère captif de la consommation d'énergie par exemple). Dans le même temps, elle peut apparaître comme contraire au maintien d'un standard de confort qui caractérise le mode de vie auquel les ménages ne souhaitent pas renoncer. De la même manière, la densification urbaine est immédiatement comprise comme la possibilité de retravailler les notions de proximité et d'accessibilité tout en renvoyant à l'idée de promiscuité et de réduction des espaces préservés (en particuliers jardins publics et privés).

La ville « désirable » est celle qui permet de concilier les dimensions fonctionnelles associées au territoire et aux politiques publiques et les attentes pratiques et symboliques des habitants en termes de mode de vie.

➤ Des risques perçus : concurrence entre territoires et disqualification sociale

Si pour les interviewés, le scénario renvoie à des changements positifs, il induit aussi un certain nombre de risques sociaux. Ces risques sont appréhendés différemment en fonction des lieux de résidence (urbain/périurbain) et de la perception des marges de manoeuvre que chacun peut mobiliser face aux changements induits par un scénario post-carbone.

La ville telle qu'elle est pensée risque d'amplifier les phénomènes de concurrence entre territoires et entre groupes sociaux en exacerbant les oppositions déjà bien réelles entre centre et périphérie. Plus qu'elle ne le résout, le scénario renforce le sentiment de privatisation, de fermeture partielle de la ville aux habitants des périphéries. La « ville des proximités » semble alors ne s'adresser qu'aux urbains, les périurbains et les ruraux en étant écartés ; l'amélioration de l'offre de transport se révélant peu crédible du point de vue des ménages concernés.

Le thème de la centralité reste sans doute le point de crispation principal auquel il faut prêter une attention particulière. La majorité des interviewés évoque, d'une manière ou d'une autre, le risque de voir émerger, en même temps que des figures vertueuses, de nouvelles catégories repoussoirs : les périurbains et les ruraux qui vivent aux marges et sont soumis à de multiples contraintes. Les interviewés qui se considèrent comme les plus contraints et les plus fragiles du fait de leur distance par rapport à la centralité se perçoivent-ils déjà comme les perdants potentiels ?



Consultez le rapport
sur le site Internet d'ETICS