

Localisation commerciale et ambiances urbaines : analyse spatiale en Ile-de-France

Adèle Raby

▶ **To cite this version:**

Adèle Raby. Localisation commerciale et ambiances urbaines : analyse spatiale en Ile-de-France. Géographie. 2010. dumas-00772651

HAL Id: dumas-00772651

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00772651

Submitted on 10 Jan 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UFR de Géographie
UMR 6012 espace-CNRS

Mémoire sous la direction de Frédéric AUDARD, Maître de conférences

LOCALISATION COMMERCIALE ET AMBIANCES URBAINES : ANALYSE SPATIALE EN ILE-DE-FRANCE



Adèle RABY

Master 1 de Géographie

spécialité Structures et Dynamiques Spatiales

Mémoire soutenu le 24 septembre 2010 à Aix en Provence

JURY : M. Frédéric AUDARD, Maître de conférences à l'Université de Provence
M. Sébastien OLIVEAU, Maître de conférences à l'Université de Provence

Ce mémoire a obtenu la note de /20
Date : 24/09/2010

Signature du directeur de recherche :

Remerciements

Je souhaite adresser mes remerciements les plus sincères à toutes les personnes qui m'ont aidée dans l'élaboration de ce mémoire.

Je tiens à remercier sincèrement mon Directeur de mémoire, Frédéric Audard, pour tous les conseils qu'il m'a apportés, ainsi que l'aide et le temps qu'il m'a consacrés.

J'exprime par ailleurs toute ma gratitude à Stephen Sawyer, directeur du projet *Paris 2030 Une cartographie culturelle du Paris Métropole*, pour sa générosité et la confiance qu'il m'a accordée en me proposant de participer à ce projet. Sans lui, ce mémoire n'aurait jamais vu le jour.

Merci aussi à Sebastien Oliveau, qui m'a donné d'importants conseils et qui a toujours accepté de répondre à mes questions avec gentillesse et honnêteté.

Mes remerciements s'adressent à ma mère pour la relecture et la correction de ce mémoire.

Enfin, je n'oublie pas tous mes proches qui m'ont apporté leur soutien au quotidien, Lionel, Claire, mon père, mon frère et enfin Samuel.

« Ajoutez deux lettres à Paris ; et c'est le Paradis »

Jules Renard

« La côte d'azur est la serre où poussent les racines,
Paris est la boutique où on vend les fleurs »

Jean Cocteau

Sommaire

REMERCIEMENTS **3**

SOMMAIRE **5**

INTRODUCTION **6**

PREMIERE PARTIE **8**
CONTEXTE GEOGRAPHIQUE 10
CONTEXTE SCIENTIFIQUE 28

DEUXIEME PARTIE **42**
AMBIANCE URBAINE, APPROCHE QUANTITATIVE 44

TROISIEME PARTIE **66**
ANALYSE SPATIALE ET STATISTIQUE 68
ANALYSE STATISTIQUE 90

CONCLUSION **100**

BIBLIOGRAPHIE **102**

ANNEXES **110**

TABLES DES ILLUSTRATIONS **112**

TABLE DES MATIERES **114**

RESUME **117**

ABSTRACT **117**

Introduction

« Paris n'a pas été bâti en un jour et n'est pas encore terminé »
Chaval

Plus qu'une simple capitale, l'agglomération parisienne fait partie des régions économiques les plus puissantes du monde. Elle n'échappe donc pas aux mutations spatiales des grandes villes. En effet, depuis le début du XXème siècle, la région parisienne doit faire face à de nouvelles formes d'urbanité, d'organisation politique et de citoyenneté. Désormais au cœur des enjeux aussi bien de compétitivité internationale que d'homogénéisation des territoires franciliens, le Paris-métropole doit se réorganiser institutionnellement pour pouvoir mieux diriger l'agglomération et répondre aux besoins des citoyens.

Dans cette dynamique de restructuration, les élus de la métropole ont lancé un grand débat sur l'avenir de la métropole parisienne. Sur l'initiative de Bertrand Delanoë, la mairie de Paris encourage les appels à projet de recherche pour permettre aux scientifiques de s'exprimer sur l'avenir du Paris-Métropole. L'objectif de l'appel à projet « Paris 2030 » est « d'apporter aux élus et responsables municipaux des éléments d'information nouveaux dans le processus de prise de décision, en facilitant par exemple la production d'indicateurs innovants. Les recherches interdisciplinaires et les comparaisons internationales avec d'autres métropoles sont aussi encouragées dans ce but ». En instaurant ces appels à projet, les acteurs de la politique d'aménagement du territoire souhaitent « tirer parti des capacités d'analyse des chercheurs pour questionner, comparer, éclairer sous un jour nouveau ce qui la constitue : sa diversité sociale, sa composition urbaine, sa dynamique économique, touristique, politique, culturelle, sa biodiversité, son histoire, ses héritages et ses transformations. »

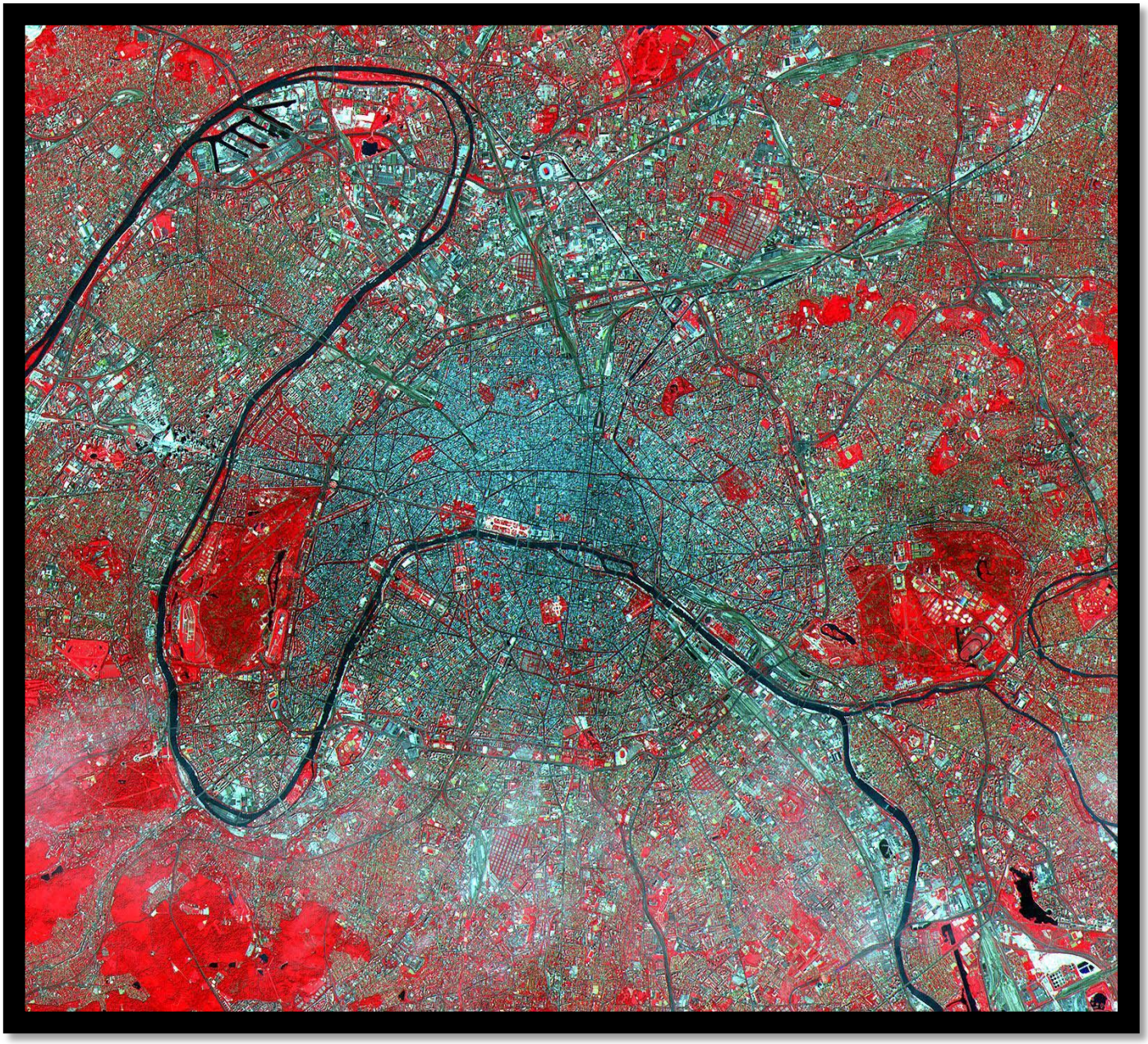
En réponse à l'appel à projet « Paris 2030 » une équipe franco-américaine a proposé une nouvelle approche des représentations du paysage urbain, celle des ambiances urbaines. Cette équipe rassemble des professeurs de l'Université Américaine de Paris (Stephen Sawyer, Brian Schiff, Reed Fleetwood et Terry Clark) et du Magistère d'Aménagement de Paris-1 Panthéon Sorbonne (Francis Beaucire et Xavier Desjardins). Financé par la mairie de Paris, le projet « *Une cartographie culturelle de Paris-Métropole* » propose de développer une nouvelle approche des ambiances urbaines pour mieux les mesurer et permettre aux responsables chargés des politiques d'aménagement de mieux appréhender l'espace. En partant du postulat selon lequel la culture est un moteur du développement métropolitain et que les ambiances urbaines des villes et quartiers sont un des éléments majeurs de l'attractivité métropolitaine, le projet vise à offrir une nouvelle approche de la conception du paysage urbain et du paysage culturel du Paris-Métropole. L'équipe du projet tente d'apporter une lecture quantitative des ambiances urbaines, Jusqu'alors définie de manière qualitative.

Ma contribution à ce projet s'inscrit dans une approche géographique des ambiances urbaines. En effet, l'analyse du paysage faisant partie de l'analyse géographique, un aspect intéressant à comprendre et à étudier est la nouvelle conception paysagère que propose le projet. Les représentations mentales des paysages revêtent un caractère individuel et collectif. Un espace n'aura pas les mêmes significations pour un individu selon ses origines, ses valeurs… Comment est-il dès lors possible de proposer une lecture quantitative et la plus objective possible des ambiances urbaines ?

A partir des outils de mesure des ambiances urbaines définis par l'équipe du projet, il est intéressant d'identifier les différentes structures spatiales de ces ambiances. L'approche géographique permet de cartographier les ambiances urbaines et d'en interpréter leur répartition. En partant du principe selon lequel les ambiances urbaines sont fonction des équipements existe-t-il à l'échelle du Paris-métropole une structure spatiale des ambiances urbaines en relation avec la localisation des équipements ? Chaque infrastructure répond à des besoins différents de la population, les pluralités des cultures se reflètent dans la multitude de services proposés. Est-il donc possible d'expliquer les processus de localisation des ambiances urbaines avec le profil socio-économique des populations ?

Pour répondre à ces interrogations, nous étudierons dans un premier temps les dynamiques urbaines dans lesquelles le Paris-métropole se situe ainsi que les différentes approches géographiques des représentations du paysage, pour mieux cibler l'interprétation que l'on peut en avoir. Dans un deuxième temps, nous analyserons la pertinence de l'approche géographique du projet sur l'avenir de la métropole parisienne. Pour finir, nous dresserons une cartographie de la conception des ambiances urbaines sur laquelle repose le projet « Une cartographie culturelle du Paris-métropole », pour en tirer les conséquences et les interrogations que peuvent susciter cette nouvelle démarche.

PREMIERE PARTIE
Contexte géographique et scientifique



« Je ne connais aucune grande ville où le cœur est à ce point détaché de ses membres »

Richard Rogers

CONTEXTE GEOGRAPHIQUE

1. Construction géographique du Paris-Métropole

Du XIIème siècle jusqu'en 1860, les limites de Paris ne cessent de s'élargir. La succession des enceintes a défini l'agrandissement progressif des limites administratives de la capitale. Des enceintes fortifiées de Philippe Auguste (fin XIIème) à celle de Thiers (1840) en passant par les enceintes urbaines de Louis XIV (fin XVIIème) et des Fermiers Généraux (1785-1790), l'expansion de Paris s'est faite majoritairement de manière concentrique, même si les axes de transports, le relief, l'hydrographie et l'occupation rurale et urbaine du sol ont joué un rôle important dans l'extension linéaire et quadrillée (Marchand, 1993).

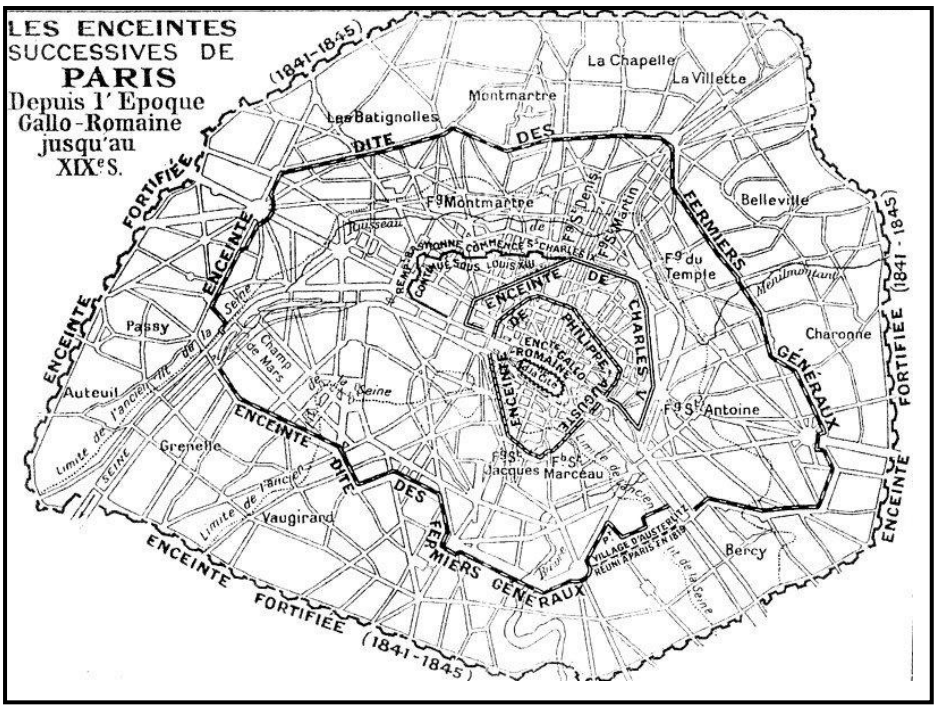


Figure 1 : Les enceintes successives de Paris[1]

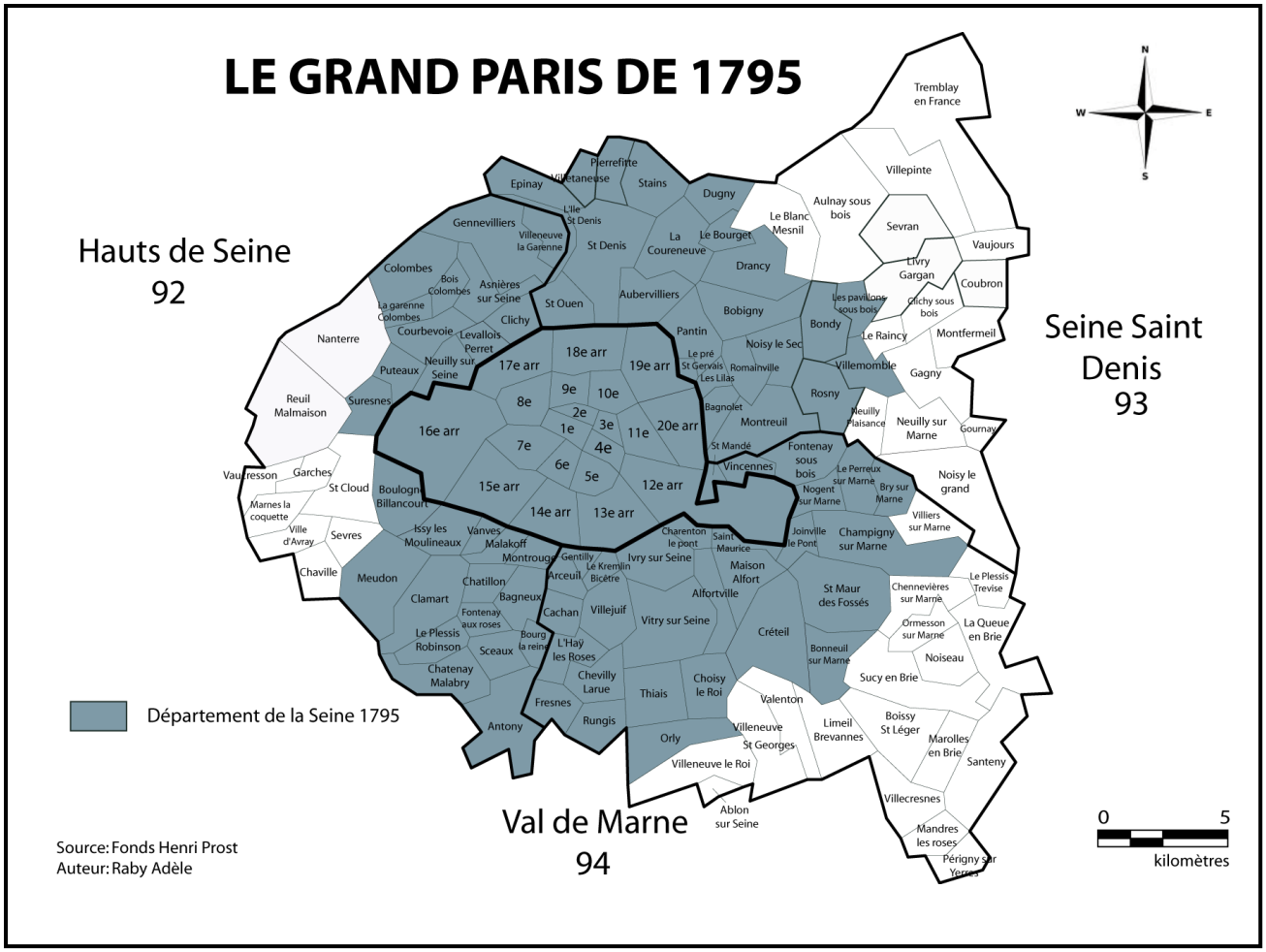
1.1 Naissance du concept de Grand Paris

La création en 1790 du département de Paris, qui deviendra le département de la Seine en 1795, permet de concevoir une future entité spatiale où la capitale parisienne, enfermée dans ses enceintes, pourrait englober le département de la Seine (carte 1). Le concept d'un Grand Paris est né. En 1913, le rapport de la commission d'extension de la préfecture de la Seine avance déjà qu'« il existe un Grand Paris, constitué à l'avance, pourvu d'une organisation administrative complète : le département de la Seine »[2]. En 1919, la matérialisation de ce concept voit le jour au travers de la loi Cornudet[3]. En effet, la prise en compte du retard de législation sur l'aménagement urbain en comparaison avec les autres villes européennes va amener la France à faire des propositions de loi mettant en avant les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement. La loi Cornudet en fait partie et vise à « créer une autorité chargée des plans d'embellissement et d'extension des villes » en fixant des agrandissements futurs, des aménagements périphériques, des zones à urbaniser et des moyens de communications entre ces zones.

[1] AMC, *Le Grand Paris, consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne,* N° hors série d'AMC, Le moniteur, 2009, p200.

[2] Cité dans FOURCAULT A., BELLANGER E. et FLONNEAU M., (2007), *Paris/banlieue, conflits et solidarités,* éditions Créaphis.

[3] MARCHAND B., o*p. cit. p2*



Carte 1 : Le grand Paris de 1795

Cependant, en 1968, la loi portant sur la réorganisation de la région parisienne va engendrer la suppression du département de la Seine remplacé par quatre départements distincts, respectivement Paris, le Val de Marne, les Hauts de Seine et la Seine Saint Denis (Marchand, 1993). Cette réorganisation mettra fin à tous les projets d'une entité institutionnelle propre. La coupure entre Paris et la petite couronne[4] est d'autant plus marquée que la construction en 1960 du périphérique, frontière visuelle et physique, cloisonne la capitale.

Dans la construction concentrique qu'a connue la ville de Paris, le département de la Seine aurait pu être une étape cohérente dans la mesure où les limites de Paris depuis 1860

[4] La petite couronne représente l'ensemble des trois département limitrophes à la ville de Paris, soient les Hauts de Seine (92), la Seine Saint Denis (93) et le Val de Marne (94). La grande couronne englobe les quatre autres départements de L'Ile de France, les Yvelines (78), l'Essonne (91), le Val d'Oise (95) et la Seine et Marne (77).

n'avaient pas continué à suivre la croissance urbaine. Le département de la Seine semblait être une solution au problème de l'absence de coïncidence entre les limites administratives et les limites de l'urbanisation né au début du XXème siècle.

Depuis 1968 et ce jusqu'au début du XXIème siècle, plusieurs géographes et spécialistes de la « spatialité », tels Jean Basties, Michel Carmona, Felix Damette et Pierre Beckouche[5], vont tenter de faire renaître le concept de Grand Paris. Mais les projets de création d'une entité spatiale propre sur le modèle du département de la Seine n'aboutiront jamais. Cependant, à la fin des années 1990, la prise en compte de l'existence d'une vie périurbaine aux frontières floues, de l'importance des flux Paris-petite couronne et de la concurrence avec les autres métropoles mondiales va amener les politiques à reconsidérer le concept du Grand Paris. Pour traiter les sujets de logements, d'inégalités spatiales, de développement urbain durable et de transports dans la région parisienne, celle-ci doit s'affranchir des limites communales et adapter son système institutionnel (Subra, 2009).

Le débat actuel d'un Grand Paris n'est pas le même que celui du début du XXème siècle. Les problèmes que doit résoudre le Grand Paris d'aujourd'hui sont liés à la complexité du polycentrisme et du fonctionnement administratif, c'est-à-dire aux connections entre les aires urbaines, structurées par les déplacements domicile-travail, et à l'articulation des densités institutionnelles chère à la gouvernance territoriale contemporaine. La capitale doit composer avec d'autres centralités et une urbanisation nouvelle marquée par des polarités dédiées à des usages spécifiques. L'agglomération parisienne doit dépasser les limites communales, pour résoudre les questions de multipolarité (ou du polycentrisme) et celle des échelles de gouvernance (Saint-Julien et Le Goix, 2007).

1.2. Le Grand Paris et le Paris-Métropole

C'est à partir de la création du département de la Seine qu'est né le concept d'un Grand Paris. Même si les objectifs actuels de l'unification de la région parisienne diffèrent de ceux du début du XXème siècle, aujourd'hui, le Grand Paris occupe une place non négligeable dans les discours politiques et médiatiques. Chaque acteur de l'urbanisation tente de comprendre les dynamiques actuelles d'un territoire pas toujours bien défini. C'est en 1999 qu'apparait une volonté politique de changement institutionnel de la région parisienne. En effet, la loi Chevènement n°99-586 du 12 juillet 1999 « relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale » va permettre d'ouvrir les débats sur le

[5] AMC, *Le Grand Paris, consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne,* N° hors série d'AMC, Le moniteur, 2009, p200.

relation Paris-banlieue et plus précisément entre Paris et les départements de la petite couronne.

L'inadéquation entre les espaces fonctionnels et le territoire institutionnel, et l'incohérence entre les secteurs et la pertinence territoriale ne facilitent pas la mise en œuvre de projets aussi bien à une échelle locale que régionale (Subra, 2009). L'initiative du Grand Paris représente la volonté de création d'une institution qui engloberait tous les départements et les communes de la région Ile de France en une entité homogène. « Le terme « agglomération » n'est que géographique, précisément parce qu'il n'existe pas d'institution pour l'incarner et c'est d'ailleurs la raison d'être du projet du Grand Paris » [Subra P, 2009]. En effet, Paris regroupe à plusieurs échelles une identité propre. Pour la région, Paris représente le centre des décisions et la ville urbaine dense et riche dans les secteurs politiques, économiques, culturels. A l'échelle nationale et internationale, la vision de Paris englobe tous les départements de l'Ile de France. « Il existe donc un « petit Paris » qui est à la fois une réalité urbaine et une réalité politique (la ville de Paris et son territoire), et un « grand» Paris qui n'est qu'un phénomène urbain, et qui attend encore sa traduction institutionnelle et politique » [Subra, 2009].

Dans la prise de conscience de la nécessité de faire émerger une métropole multipolaire, deux démarches de nature très différentes ont été mises en place. C'est pour cela qu'on évoque le terme de Grand Paris et celui de Paris-Métropole, le premier étant un concept développé par l'appel à consultation internationale pour l'avenir de l'agglomération parisienne et le second étant une structure physique, un syndicat d'étude.

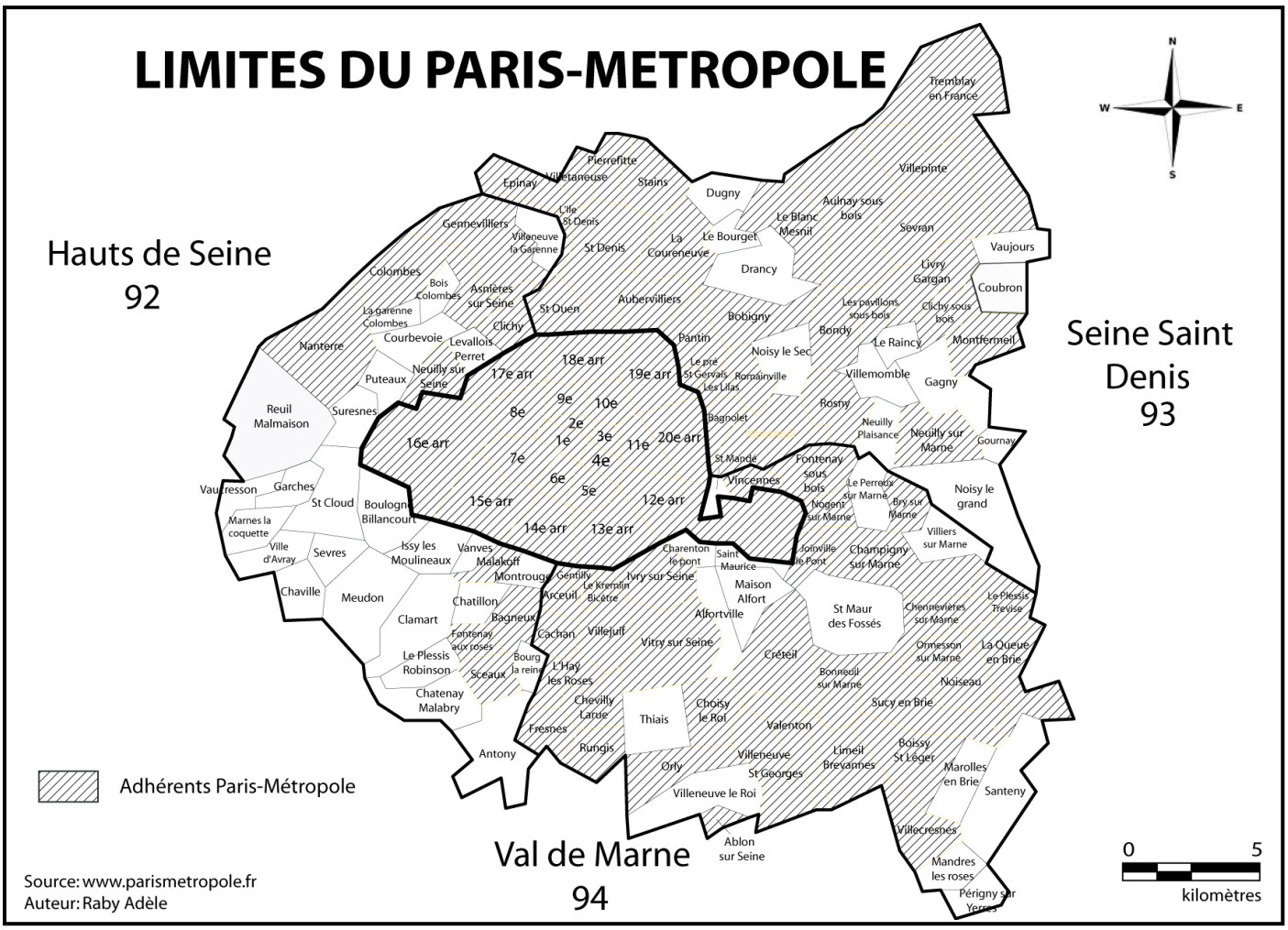
Le Grand Paris est un concept employé par le gouvernement actuel pour évoquer les projets de réunification de l'agglomération parisienne et de structuration des territoires stratégiques identifiés. Il représente le lancement d'un appel international à la communauté scientifique pour l'avenir de l'agglomération parisienne. En 2007, l'inauguration de la cité de l'architecture et du patrimoine pour un « nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris » fait parti de cet appel à projet. L'utilisation du terme Grand Paris évoque la volonté de renforcer l'attractivité de la capitale. Les différents projets de loi, études menées par des cabinets d'architecture et notamment la création du poste de secrétaire d'Etat chargé de la région capitale, tentent de présenter sous divers angles une lecture des enjeux que soulève la construction de l'avenir d'une agglomération parisienne défiant les autres métropoles mondiales[6].

Le Paris-Métropole est quant à lui défini comme « une centaine de collectivités, communes, intercommunalités, départements, région, qui se sont rassemblés pour trouver ensemble des réponses aux défis sociaux, économiques, environnementaux de leur territoire

[6] AMC, *op. cit. p4*

partagé »[7]. Ce syndicat d'étude crée en 2009 (figure 1), après le succès de la mise en place en 2006 par Bertrand Delanoë d'une conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne, tente de trouver des réponses aux problèmes que connait la région parisienne en associant territoires, politiques et citoyens. « Il s'agit de s'inscrire dans un processus moderne de codécision entre l'Etat et les collectivités qui s'appuie sur des modalités d'évaluation continue, que la loi ne prévoit pas. » [Le Bouillonnec, député maire de Cachan].

Le syndicat mixte d'étude de Paris-Métropole compte actuellement 93 collectivités territoriales réparties dans les 8 départements qui composent la région Ile de France. Même si toutes les communes des départements de la petite couronne ne sont pas adhérentes au syndicat mixte d'étude (carte 2), la compréhension des relations qu'entretiennent Paris et la proche banlieue est d'autant plus importante que l'enjeu du Paris-Métropole est de construire une entité propre, cohérente avec une véritable cohésion du territoire.



Carte 2 : Limites du syndicat mixte d'étude

[7] www.parismetropole.fr

Plus qu'une simple capitale, Paris représente une véritable ville-région dont les influences se manifestent à plusieurs échelles : communale, régionale, nationale et internationale. Depuis le discours du 26 juin 2007 prononcé par Nicolas Sarkozy sur l'avenir d'un « Grand Paris », les débats sur l'avenir de l'agglomération parisienne remettent en cause son fonctionnement administratif d'une part, et son organisation spatiale d'autre part. « Le Paris métropolitain n'échappe ni aux bouleversements des échelles, ni aux reconfigurations du lien social, ni à la crise de la décision publique » [Gilli et Offner, 2008]. Il est donc nécessaire pour que la métropole parisienne rayonne sur la scène internationale, au même titre que les autres métropoles mondiales, de mêler les questions de gouvernance aux questions d'aménagement du territoire et non de les traiter séparément comme tel est le cas. Quatre facteurs légitiment la construction du Grand Paris, à savoir une perte de vitesse internationale liée à l'absence de performance institutionnelle de la région, une inefficacité des actions publiques cloisonnés dans les limites communales, un isolement trop marqué de Paris et une double dynamique spatiale de la vie périurbaine.

2. Restructuration régionale, un enjeu primordial

La région Ile de France fait partie des territoires les plus riches d'Europe et du monde. Depuis le début du XXème siècle, elle occupe une place prédominante dans les dynamiques internationales où la dimension de la globalisation est au carrefour des logiques locales, nationales et mondiales[8]. Cependant, depuis quelques années, elle semble moins dynamique que les autres métropoles internationales dans la mesure où l'histoire moderne de l'évolution des relations entre Paris et sa banlieue semble définir la région Ile de France comme un espace sans véritable cohésion urbaine et sociale (Larceneux et BoiteuxOrain, 2006). « Paris est la seule agglomération de France à ne pas avoir de communauté urbaine. Alors qu'elle est la plus grande et la plus stratégique des régions, l'intercommunalité y crée des périmètres sans substance. » (Sarkozy N.) La multiplicité des niveaux d'administrations et le manque de cohésion entre les différentes institutions politiques posent de véritables problèmes d'aménagement du territoire. Pour garder son importance sur la scène internationale, elle doit donc opérer une restructuration non seulement de son fonctionnement administratif mais aussi de ses périmètres d'action. Les débats actuels autour de la question du Paris-Métropole attestent l'importance des enjeux de restructuration régionale pour un enjeu aussi bien national que mondial.

[8] APUR, (2008), *Paris 21ème Siècle,* Atelier Parisien d'Urbanisme, Le passage, Paris, p63.

2.1. Problèmes d'organisation administrative

Depuis la fin du XIXème siècle, les plus grandes villes du monde sont entrées dans la course à la modernité et la recherche d'une attractivité toujours plus importante. Dans un contexte de compétitivité internationale, la métropole parisienne doit donc renforcer son dynamisme et son attractivité pour conserver sa place au sein des plus importantes mégalopoles internationales. Malgré son potentiel économique, culturel, touristique, Paris n'est pas intouchable dans sa position de préexcellence, et son rôle sur la scène internationale est menacé non seulement par des problèmes d'organisation institutionnelle et spatiale mais aussi par la montée des villes des pays émergeants.

Au sein des grandes métropoles internationales, la région Ile de France est la seule à distinguer autant d'échelles de gouvernance. La question commune à l'ensemble des grandes villes du monde mais en particulier à la région parisienne est de savoir « comment gouverner des régions urbaines des systèmes métropolitains aux limites économiques floues, comptant plusieurs niveaux de collectivités locales, pour piloter des politiques publiques multi-acteurs et multi-échelle ? » [Offner, 2007]. L'inadéquation entre les espaces fonctionnels et le territoire institutionnel, et l'incohérence entre les secteurs et la pertinence territoriale ne facilitent pas la mise en œuvre de projets aussi bien à une échelle locale que régionale.

La loi n°64-707 du 10 juillet 1964 énonce la complexité de l'organisation de la ville de Paris qui « est une collectivité territoriale à un statut particulier ayant des compétences de nature communale et départementale ». Cette complexité s'étend à toute la région dans la mesure où s'opère une multiplication des lieux de décision qui engendre une complexité de mise en œuvre de projets communs. Les institutions s'organisent à plusieurs échelles : régionales, départementales, communales, et des communautés d'agglomération, des communautés de commune. Le problème que rencontre le Paris-Métropole ne réside pas tant dans la multiplication et le fonctionnement des niveaux d'administration locale que dans les projets qui recoupent plusieurs échelles administratives. En effet, les difficultés s'affranchissent des limites communales ou départementales, alors que les outils d'action sont eux localisés. L'exemple du Velib en est une bonne illustration. Les différentes juridictions à l'échelle des communes de la petite couronne et du département de Paris ont été un véritable obstacle au bon fonctionnement du projet dans l'agglomération parisienne et à l'expansion des implantations de stations de vélo. Le problème que rencontre le Paris-Métropole réside aussi dans le fonctionnement de la démocratie locale. Le rapport n°262 du Sénat de Phillipe Dallier explique que « l'exigüité de l'agglomération amoindrit la pertinence des périmètres de ces collectivités et affaiblit la légitimité des élus». Les départements de la petite couronne sont

les plus petits de France mais aussi les plus peuplés. La métropole de Paris souffre donc aujourd'hui d'un espace peu cohérent dans sa complexité et de l'absence d'une collectivité unique qui l'administrerait.

Pour mieux comprendre les difficultés que rencontre le Paris-Métropole, Philippe Panerai met en évidence trois échelles qui permettraient de cerner les contours successifs du Paris-Métropole et donc de mieux appréhender les problèmes de gouvernance (Panerai, 2008).

Tout d'abord à l'échelle départementale, l'aire spatiale formée par la capitale et la petite couronne fait face à une situation particulière. En effet, la ville de Paris regroupe une multitude d'équipements et de services tandis que le territoire de la petite couronne est soumis à un «système de transports radial, de disparités flagrantes, de zones sous-équipées » et est marqué par de fortes disparités engendrant des tensions sociales. L'unification de cette « zone dense », qui ferait disparaitre la logique ségrégationniste, permettrait non seulement de « développer équitablement les territoires » mais aussi de donner « une dimension raisonnable à la capitale » (environ 400km^2, la taille actuelle de Madrid). « La mutation de ces quatre départements en un seul, Paris Métropole, par la mise en commun de leurs compétences, doit s'accompagner d'économies d'échelles, de mutualisation des moyens. Objectif : « concentrer, coordonner et mutualiser des moyens tout en confirmant la proximité et l'efficacité au quotidien, des services » (Martin J, maire de Nogent sur marne).

Par ailleurs, à l'échelle régionale, l'agglomération parisienne se construit en centralités spécialisées dans un secteur. Le rassemblement des « centres historiques et des grands équipements métropolitains par une coordination de politique économique et culturelle » pourrait permettre de soutenir et de développer le secteur de l'emploi trop polarisé.

Enfin, à l'échelle nationale, voire européenne, l'étude de grandes zones d'influence qui dépassent la région pourrait rapprocher la métropole parisienne de la banane bleue et l'inscrire dans la dynamique du réseau des villes européennes. Dans la volonté de construire un Paris-Métropole uni, les questions d'entité, de centralité et de disposition matérielle ne peuvent être mises à l'écart.

Pour Christian Lefèvre, directeur du master « stratégies Métropolitaines » à l'Institut Français d'Urbanisme, l'existence du Paris-Métropole repose sur trois conditions, « la création d'une institution leader, la formalisation des relations avec l'ensemble des collectivités territoriales et l'appui de la société civile et le développement des relations avec les autres acteurs économiques».

2.2. Problème de « l'isolement »[9] de Paris

La suprématie qu'exerce la ville de Paris sur le reste du territoire aussi bien régional que national constitue un problème majeur à l'expansion de la région Ile de France et de la métropole parisienne. Capitale officielle de la France depuis la fin du Xème siècle, Paris s'est construit par cercles concentriques successifs. Or, les différentes enceintes dressées puis démolies l'ont toujours placé dans un espace fermé, distinct des territoires limitrophes. Depuis l'annexation de 1860, les limites de Paris n'ont pas changé. L'expansion démographique et spatiale très importante a débuté en 1876 et c'est à partir de la fin du XIXème que les banlieues ont vu le jour.

Même si en 1918, la destruction totale des murs entourant Paris a marqué une ouverture vers les communes voisines et qu'en 1924, le prolongement des lignes de métro vers les mairies des communes voisines a annoncé le début des relations entre Paris et la banlieue, historiquement, la ville de Paris s'est toujours enfermée sur elle-même, négligeant l'importance des territoires avoisinants. En effet, depuis sa création, elle a toujours été reconnue comme la ville des décisions et le lieu de centralisation du pouvoir et vue comme une entité propre, symbole d'une puissante « ville-nation ». De fait, un tiers du Produit Intérieur Brut (PIB) est réalisé en Ile de France. Cependant, le poids économique de l'Ile de France se voit cacher derrière la puissance de Paris. En effet, d'une part la puissance décisionnelle de Paris à l'échelle régionale englobe toutes les performances de la région, et d'autre part a l'échelle nationale, Paris bénéficie des retombées des décisions en matière d'économie régionale, qui ont en fait un impact national lié à la suprématie économique de la région.

Dans les débats actuels sur le Paris-Métropole, se pose une question propre à l'agglomération parisienne, comment rompre l'isolement de Paris ? Une zone métropolitaine ne peut ignorer l'importance des communications extra-urbaines, près de 750 000 habitants de la petite couronne viennent quotidiennement travailler dans la capitale tandis que 300 000 Parisiens vont travailler à l'extérieur de celle-ci. La création d'un bassin de vie s'impose donc et sa puissance réside dans la régionalisation des projets et la vision d'une dynamique et d'une attractivité homogènes. « L'idée consiste à « fusionner » le 75,92,93,94 en une seule entité de gestion…responsable des transports, de l'économie, de l'emploi et de l'habitat…à fusionner des communes en « municipalités » et à « reconfigurer » les préfectures… Une nouvelle TP assurerait une juste péréquation dans les territoires » (Martin J., maire de Nogent sur Marne).

[9] OFFNER J-M.,(nov. 2007), « Le Grand Paris », *In : problèmes politiques et sociaux*, n°942, la documentation française, Paris, p120.

Dans la mesure où le pouvoir de la région Ile de France est fondé sur une alliance politique très hétérogène et est composé d'une multiplicité de niveaux institutionnels (1280 communes, 8 départements, 94 intercommunalités à fiscalité propre), les projets d'aménagement du territoire semblent encore difficiles à réaliser dans un contexte institutionnel aussi démantelé et articulé, Paris étant la seule grande ville de France à ne pas avoir de structure institutionnelle à l'échelle de l'agglomération. La banlieue a toujours été sous la tutelle de la capitale, et a toujours occupé une place importante dans l'organisation nationale de l'économie et de la politique. La capitale ne représentant que 19% de la population totale de l'Ile de France.

L'isolement de Paris est d'autant plus dur à surmonter que la capitale exerce un taux de primatialité très fort. La France se distingue donc des autres villes, aussi bien européennes que mondiales, par sa centralité. En effet, elle s'est construite sur un modèle très centralisé avec un Etat très puissant. Les infrastructures du pouvoir étant toutes regroupées à Paris, la capitale a pris une position de dominance à toutes les échelles. Dans le rapport du Sénat de Philippe Dallier, l'importance de l'histoire de l'évolution de Paris est mise en parallèle avec cette difficulté de surpasser les frontières aussi bien physiques que morales. « On ne renie pas un passé jacobin aussi facilement ». Les obstacles à la création d'un Grand Paris uni sont donc multiples et complexes.

Depuis l'arrivée de la gauche à Paris, les barrières entre la banlieue et la capitale semblent de moins en moins présentes. En effet, de plus en plus de projets « extra-périphériques » se mettent en place, notamment l'installation du siège de grande entreprise qui s'installe dans les villes nouvelles comme, Issy les Moulineaux, et près des zones d'activité économique comme la Défense. Des coopérations entre Paris et les communes limitrophes voient de plus en plus le jour, ce qui aboutit entre autres à « l'aménagement et la gestion coordonnée des espaces d'interface de part et d'autre du périphérique, la continuité des voiries, mise en cohérence des aménagements des portes » [Ronai, 2009].

A l'échelle régionale, les relations qu'entretiennent Paris et sa banlieue ne cessent d'évoluer. Elles permettent de montrer l'importance, jusqu'alors non reconnue, de la place qu'occupe la banlieue. « Les banlieues et les espaces périurbains accueillent désormais la quasi-totalité de la croissance démographique et économique : le passage de la ville à la région urbaine est entrée dans les faits » Ainsi s'affirme la « volonté d'un changement profond dans les relations entre Paris et les autres collectivités » [Delanoë B., maire de Paris]. Cette volonté repose sur deux principes, le rétablissement de la continuité du tissu urbain d'une part, et, la maitrise des flux de déplacements d'autre part. Quatre territoires de projets sont alors mis en avant : l'anneau central (entre la capitale et les communes contiguës), le lieu

de centralité intra-muros au service de la population francilienne et non exclusivement parisienne, les fleuves et canaux, et enfin les cônes de développement de part et d'autre du périphérique.

Cependant, plusieurs obstacles s'opposent au bon fonctionnement du rapprochement entre Paris et la banlieue. Depuis toujours, en effet, la conception d'un « Paris aux Parisiens » engendre la méfiance des communes de banlieue lesquelles, trop longtemps considérées en marge de la capitale, adoptent des politiques de compétitivité et non d'alliance. On assiste ainsi à une opposition entre une capitale « fière et dédaigneuse » et une banlieue « soumise et demandeuse » [Paquot, 2003]. Malgré l'effacement en 1918 des enceintes physiques, la construction en 1973 du périphérique n'a-t-elle pas joué un rôle de rupture géographique entre Paris et la banlieue, rupture encore présente de nos jours ? Dans les déplacements et l'accessibilité à la ville, le périphérique est un axe non négligeable. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'il représente une frontière aux limites bien définies qui épousent les formes de la ville de Paris.

Même si la région parisienne tend de plus en plus à devenir un espace multipolaire qui fonctionne sous conurbation, Paris garde sa supériorité dans la mesure où la ville représente une diversité infinie d'activités à l'inverse des autres pôles spécialisés dans deux ou trois secteurs. Paris demeure toujours le centre du système urbain, doté d'une image de marque internationale. La région parisienne peut donc être analysée comme un polycentrisme hiérarchisé où les pôles de banlieue font preuve d'un dynamisme remarquable et d'une attractivité spécialisée coordonnés par un pôle central, Paris.

3. Renouvellement urbain

Depuis le discours de Nicolas Sarkozy, le projet d'un Grand Paris a pris une place médiatique importante. Pour pallier ses difficultés, le territoire de l'agglomération parisienne a encore un long chemin à parcourir pour se renouveler et répondre aux défis multiples du statut de métropole. Cette tâche est d'autant plus difficile que le bassin parisien ne représente pas un territoire « au sens de la maille précisément bornée, dotée d'une administration et renvoyant de la part d'une société humaine ou d'une partie de celle-ci, à des processus d'identification, d'appropriation et de gestion » [Thiard, 2006]. Dans un contexte de globalisation, la supériorité de Paris est de moins en moins significative et la construction de l'agglomération parisienne demeure une priorité.

3.1 Concilier vie métropolitaine et locale

Les modalités de fonctionnement d'un Paris-Métropole doivent s'inscrire dans une logique tridimensionnelle, engageant des contraintes environnementales, une préservation de la vie locale et une coopération métropolitaine. Le renouvellement que connait actuellement la région parisienne pour rester sur la scène internationale ne doit pas s'effectuer au détriment de la double échelle de la vie locale et métropolitaine. La construction du Paris-métropole et les questions qu'elle soulève permettent « de produire une réflexion collective sur ce que doit être la métropole régionale et de mieux intégrer les enjeux du quotidien des Franciliens. »[10]. Cependant, un des problèmes majeurs rencontrés par la volonté d'homogénéisation de la région d'Ile de France réside dans la construction de celle-ci. En effet, l'analyse de la structure spatiale de la région montre que les pôles d'intérêts, les centralités et les densités ne s'emboitent pas mais se superposent (Gilli et Chemetov, 2006). Il n'y a pas de lien direct entre les différents secteurs.

L'agglomération parisienne ne fonctionne pas en réseau et n'a pas la forme d'une région multipolaire quadrillée par un maillage de transports en commun reliant les grands centres d'intérêts économiques, politiques, culturels. Chaque espace s'est déployé indépendamment d'une logique de fusion et d'accessibilité régionale. L'accessibilité de la ville de Paris en est un exemple frappant. Lors de son arrivée à la mairie de Paris, Bertrand Delanoë a mené une politique de renouvellement urbain de la voirie. Pour le développement des transports en commun, des transports doux comme le vélo et pour le confort des piétons, les espaces de circulation ont été redistribués. Les trottoirs ont été ainsi élargis diminuant les places de stationnement sans que celle-ci soir pour autant compensées par l'aménagement de parking à la périphérie de Paris. Les flux de déplacement domicile-travail de la banlieue vers Paris ont alors subi les conséquences d'un fonctionnement égoïste et d'une décision unilatérale, à l'origine d'embouteillages très importants aux abords de la capitale.

L'enjeu du Paris-Métropole est donc de « permettre aux citoyens de s'exprimer au niveau de l'agglomération sur les grandes décisions qui influencent la vie quotidienne »[11]. La forte sectorisation exercée par les communes est un obstacle d'autant plus grand pour le fonctionnement du Paris-Métropole qu'elle créée des situations complexes pour les citoyens. Ainsi, même si le lieu de travail et le lieu de résidence d'une personne peuvent être limitrophes, la sectorisation oblige les enfants à être scolarisés dans la commune de résidence et non dans celle de l'activité professionnelle des parents, ce qui génère pour les familles une organisation quotidienne parfois complexe. En effet, l'exigüité de l'agglomération « amoindrit les pertinences des périmètres des collectivités et affaiblit la légitimité des élus »

[10] DALLIER P., (2008), rapport d'information du sénat n°262. p. 40-60.
[11] DALLIER P., *op. cit. p14.*

(rapport Dallier). Le rôle du Paris-Métropole sera donc d'arriver à concilier plusieurs échelles d'action, régionale et communale.

L'articulation que doit concilier le Paris-Métropole repose sur trois échelles, communale, régionale et supra-communale. Dans un premier temps, l'aménagement des quartiers pour développer et améliorer le cadre de vie de proximité parait essentiel. Malgré son image de marque, l'agglomération parisienne, apparait aux yeux des autres métropoles internationales d'un côté comme un centre, offrant une multitude d'activités et disposant d'une richesse culturelle importante, et, de l'autre comme une périphérie résidentielle, sans vie et sans attrait pour des jeunes travailleurs aussi bien étrangers que français. Il est donc important dans les projets régionaux d'inclure une dimension communale représentative d'une attractivité et d'un dynamisme locaux.

Dans un deuxième temps, le fonctionnement d'ensemble de la région et les relations urbaines intermédiaires doivent être modernisés. En effet, le développement des transports et l'accessibilité aux centralités sont un potentiel non négligeable pour la population. Ils faciliteront le développement d'une agglomération en réseau et une région multipolaires. Il sera alors possible de voir l'Ile de France comme une entité propre aux possibilités multiples en matière d'habitat, de travail, de culture, de loisirs.

Pour David Mangin, architecte urbaniste, la structure du Paris-Métropole est construit sur un « modèle radiocentrique structuré par les grandes structures routières très présentes dans la localisation des centralités. » Pour rompre l'isolement de Paris, et intégrer la banlieue dans la dynamique métropolitaine, il est nécessaire de rompre avec les projets de transports qui génèrent « des périphéries figées et distendues » en valorisant les « étapes des faubourgs ». La question des transports reste une des priorités dans l'avenir de la métropole parisienne. Dans les différents projets d'aménagements en matière de transports collectifs, deux objectifs reliés doivent être pris en compte, améliorer la proximité des pôles centraux sans pour autant négliger la facilité des déplacements locaux. Il faut « inventer un local plongé dans la métropole » [Portzamparc, 2009]. Favoriser les trajets de proximité sans fragmenter le Paris-Métropole en sous-espaces reste un des enjeux principal pour la dynamique de l'agglomération parisienne.

3.2. Différentes structures mises en place

Depuis le début du XXIème siècle, se forment des structures et des accords en matière d'aménagement et d'urbanisme entre les différentes collectivités territoriales. Les opérations

d'urbanisme jusqu'alors limitées aux frontières administratives communales se regroupent de plus en plus en des entités régionales. Les organisations qui n'avaient comme périmètre d'étude que la commune de Paris deviennent alors des organismes régionaux de l'Ile de France.

Une des infrastructures les plus importantes dans la construction de la région Ile de France est le SDRIF (Schéma directeur d'Ile de France). En effet, crée en 1995, le SDRIF, anciennement appelé le SDAURP (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris), met en perspective toutes les possibilités de renouvellement multisectoriel de la région. « Le SDRIF est un document qui définit, pour une durée d'environ vingt-cinq ans, l'avenir possible et souhaitable de la région Ile de France, à la fois en termes d'aménagement de l'espace et en termes d'évolutions sociales, économiques et environnementales du territoire régional et de ses différentes parties ». Il permet de replacer l'Ile de France dans une perspective de concurrence et de rayonnement international.

Adopté après plusieurs révisions en 2008 par le conseil régional de l'Ile de France, le projet du SDRIF est l'élément essentiel de référence pour tous les autres organismes. En effet, pour être adoptés, les projets du SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports), du SCoT (Schéma de cohérence Territorial) ou bien encore du PDU (Plan de Déplacement Urbain) doivent être compatibles avec celui du SDRIF. Associé au SDRIF, la DREIF (Direction Régionale de l'Equipement d'Ile de France), créée en 2009, « est chargée de l'observation des dynamiques régionales et des études liées à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire ».

Fruit de la détermination de renouer les liens entre Paris et la petite couronne, le GPRU (Grand Projet de Renouvellement Urbain), créé en 2001, est une des premières structures physiques qui a pour but d'améliorer la qualité de vie dans les zones périphériques. Dans ce projet, deux objectifs primordiaux sont mis en avant, la prise en compte du point de vue des habitants d'une part et, la volonté de redonner une place aux quartiers jusqu'alors délaissés d'autre part. Son action porte sur les aspects quotidiens tels que le cadre de vie , le développement économique et la solidarité avec les communes voisines.

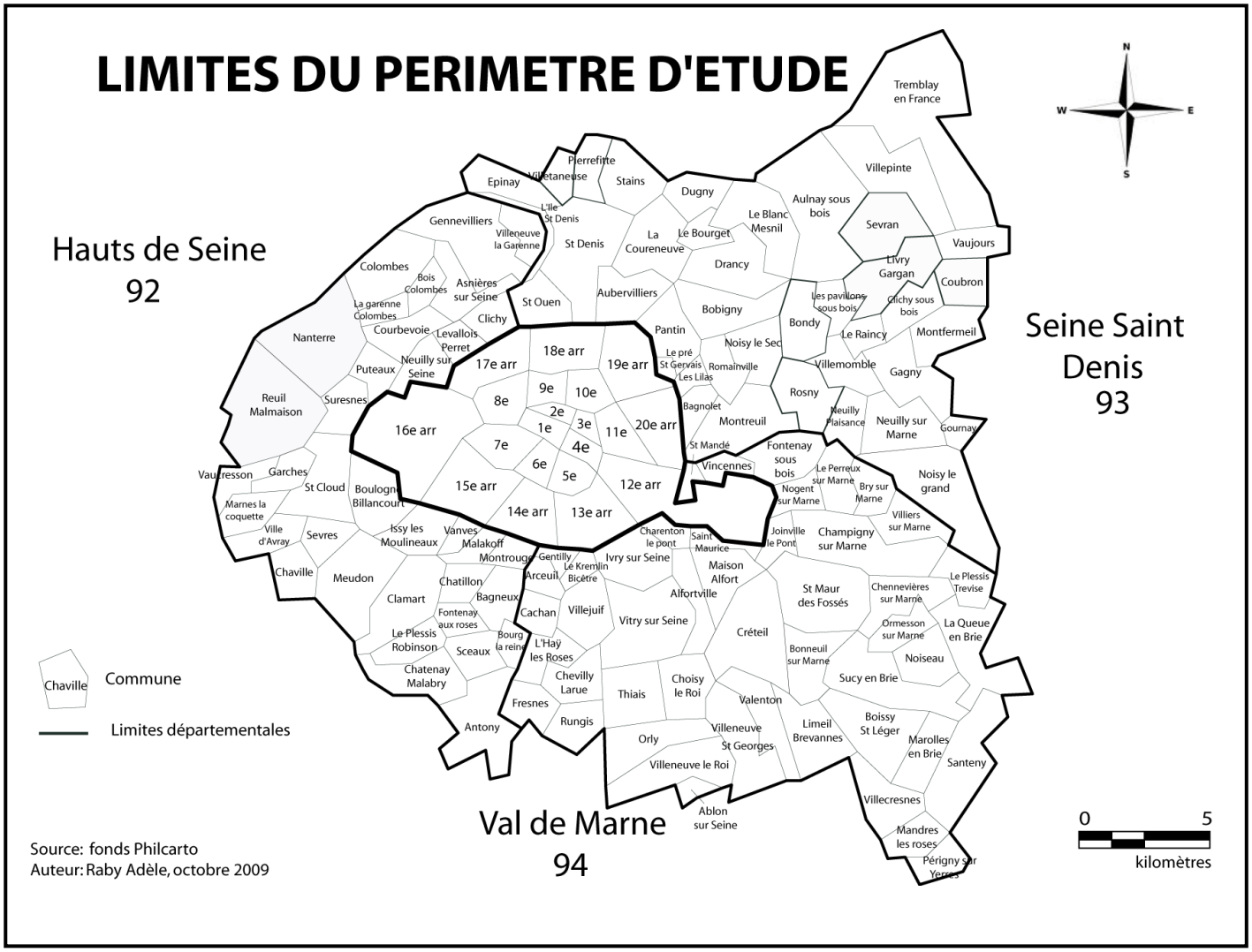
La prise en compte par les politiques d'aménagement du territoire de la rupture physique et morale que représente le périphérique a permis l'élaboration de plusieurs projets pour l'atténuer. En effet, le projet de couverture du périphérique, pour favoriser la continuité urbaine et l'installation de sièges de grandes entreprises aux abords de Paris, et ce, afin d'homogénéiser l'implantation des infrastructures dirigeantes, a permis de revaloriser les communes limitrophes. Dans les projets de coopération entre Paris et la banlieue, s'inscrit la Commission Balladur de 2009 souhaitant « la création de la collectivité territoriale du "Grand

Paris", issue d'une fusion de la ville de Paris et des départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) ». Malgré tout, l'avenir du Paris-Métropole est encore à construire et les idées reçues à défaire.

La ville de Paris est réputée pour son réseau de transport très performant. Cependant, a l'échelle du Paris-Métropole, les axes de transports sont radiaux et n'offrent pas de connexions entre les grands pôles d'activité et les relations banlieue-banlieue sont très mal organisées voire inexistantes. L'automobile reste le premier mode de déplacement des habitants de banlieue. Dans le Paris-Métropole de demain, une dynamique de mobilité ne peut exclure les aménagements de transports collectifs. La naissance du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) en 2000, anciennement ORTP (Office Régional des Transports Parisiens) puis STP (Syndicat des Transports Parisiens), a permis aux acteurs de la région de constituer un organisme, acteur majeur de la gestion des interconnexions et des interfaces.

Depuis le remplacement de l'Etat par la région au conseil d'administration du STIF en 2004, de grands projets de facilité de déplacement sont réalisés. Le renforcement des lignes de bus Noctilien, le dézonage de la carte Imagine'R pendant les vacances scolaires, la généralisation du passe Navigo sur toute l'Ile de France et la suppression des zones 7 et 8 ne sont que des exemples parmi de nombreuses réformes soutenant les déplacements collectifs dans l'aire urbaine du Paris-Métropole.

En parallèle à tous les grands organismes de gestion du territoire francilien, des consultations d'architectes, d'urbanistes, d'acteurs politiques et de citoyens ont été mises en place. En novembre 2001, la mairie de Paris a édité le premier numéro du magazine *Extramuros*, lettre de coopération territoriale, qui est un outil d'information et de liaison entre Paris et ses partenaires, acteurs franciliens de la coopération territoriale. En 2008, un appel à la consultation internationale organisé par la cité de l'architecture et du patrimoine a proposé aux grands cabinets d'architectes d'imaginer l'avenir de la métropole parisienne.



Carte 3 : Limites du périmètre d'étude.

CONTEXTE SCIENTIFIQUE

1. Nouvelles dynamiques mondiales

1.1 « world-city » et « global-city »

Jusqu'au début du XXème siècle, parler des « villes mondiales » faisait référence à une hiérarchie économique et/ou démographique et non à une quelconque existence d'un réseau international (Arrault, 2006). Depuis la fin du XXème siècle, (plus précisément depuis les années 80 et l'utilisation par Raymond Vernon de l'adjectif « global ») le monde est entré dans une dimension spatiale d'un antre genre, celle d'une nouvelle métrique. Sans parler d'échelle, un nouveau lieu s'est définit, celui du monde entier comme entité spatiale propre. Jacques Levy reprend l'idée que la mondialisation est à la base de cette création spatiale qui définit le monde comme un système de sous-systèmes autonomes mais interconnectés.

En effet, tous les secteurs sont touchés par la « globalisation » traduisant des dynamiques relationnelles mondiales dépassant les limites nationales. Les recherches scientifiques dans la qualification et l'explication de ce phénomène urbain se sont focalisées sur l'importance du monde financier, des centres économiques et le réseau de globalisation des villes connectées, c'est-à-dire l'internationalisation des flux de biens, de capitaux de personnes... Peter Hall est un des premiers à utiliser le concept de ville-monde. Il définit la « world-city » par son poids démographique, son statut de capital, son organisation spatial

(agglomération ou conurbation) et sa place dans l'économie mondiale. « They are centers of political power, both national and international, and of the organizations related to governments, centers of national and international trade and all kinds of economic activity, acting as entrepôts for their country and sometimes for neighbouring countries also» [Scoot, 1999].

Le concept de « ville-mondiale » (« world-city ») fut repris et approfondis en 1982 par Friedman et Wolf. Dans leurs études, ils montrent que « l'économie mondiale ne se réduit plus à la somme des économies nationales, celle-ci inclut un nouveau segment, l' «économie globale » » [Ghorra-Gobin, 2007]. Le modèle capitaliste dépasse alors les frontières nationales et place la ville, dans la prédominance de son secteur financier et tertiaire, au sein d'un système monde, un réseau global d'interconnexion entre les « ville-mondes ». Après la phase de mondialisation « moderne » caractérisée par l'abaissement des frontières, le rapprochement des personnes et les flux d'échanges internationaux, la phase de globalisation a rendu global ce qui était local, la naissance d'un système monde de production, de marché et de consommation créant des interdépendances au niveau mondial et particulièrement dans le secteur économique. En 1991, Saskia Sassen se penche plus sur l'utilisation « global-city » que de « world-city ». Elle définit alors les « global-cities » comme des sites stratégiques dans l'économie globale par leurs concentrations de fonctions commanditaires et leur haut niveau de production de service. Une ville globale doit être non seulement un centre de production mais aussi place d'innovation. La ville globale met donc en évidence l'articulation entre ville et économie globale tandis que la ville mondiale évoque le degré d'attraction d'une ville à l'échelle mondiale par son patrimoine, son passé, ou encore par l'attraction des flux touristiques (Ghorra-Gobin, 2007).

1.2. « global city-region » et métropolisation

Plus récemment, le géographe américain Allen Scott, au vue des changements considérable des logiques sociales et des caractéristiques multi sectorielles, décrit le phénomène actuel de l'organisation spatiale des villes dans le système monde en qualifiant ces régions urbaines de « global city-region ». En utilisant ce terme, il exprime une volonté de qualifier les changements contemporains de la ville et la volonté institutionnelle de consolider l'organisation politique locale face à la globalisation. Le phénomène des « global city-region » est un important tournant dans l'analyse spatiale géographique. En effet, l'organisation du schéma des villes a changé. La prédominance du secteur financier et institutionnel dans le centre des agglomérations a « restructuré l'espace du marché du travail qui inclut désormais les univers suburbain et périurbain » [Ghorra-Gobin, 2007]. Allen Scott définit une « global city-region » comme « a geographic area with a city as its centre that has strong impact on the global city region's growth and development », « l'association des districts géographiques disjoints mais constitués de centres urbains fonctionnant ensemble

dans le but de maximiser le bénéfice d'une interdépendance économique ». « L'expression ville-région global met en évidence les inégalités territoriales entre les municipalités composant l'aire métropolitaine ou la ville-région et elle autorise à rendre plus explicite leur statut de rivalité pour attirer les entreprises et les ménages ainsi que la reproduction des inégalités sociales. Ce qui pose la sérieuse question de la gouvernance des entités métropolitaines. » [Ghorra-Gobin, 2007].

La géographie française s'est intéressée aux différents concepts découlant de la mondialisation dans la mesure où sont nées de nouvelles de dynamiques territoriales, économiques, politiques… Le paradigme de ville mondiale et globale est entré dans les représentations géographiques de la ville et de ses influences mondiales. La « global city-region » devenant de plus en plus centrale dans la conduite et les coordinations de la vie moderne (Scoot, 1999). En France, les géographes se sont surtout intéressés et ce depuis le milieu du XXème siècle, au concept de métropolisation, celui-ci ne considérant pas la mondialisation comme simple processus économique mais touchant toutes les sphères. « La métropolisation est la territorialisation urbaine de la globalisation » [Gallas, 2001]. Pour Michel Bassand « le terme métropolisation désigne [quant à lui] deux processus distincts et indissociables qui façonnent les métropoles, à savoir le processus interne de structuration sociale et spatiale d'une métropole ; la formation d'une armature mondiale de métropoles dans le cadre de la mondialisation ». Jean-Paul Ferrier propose une théorie géographique de la métropolisation[12] pour mieux comprendre les dynamiques urbaines depuis le début du XXème siècle. « La mondialisation va entraîner l'évènement d'une nouvelle époque : […] un changement de modernité. »

Périodisation	Modernité 1 (Mé1)	Modernité 2 (Mé2)	Modernité 3 (Mé3)
Géographie	Territoire (T)	Territorialisation (T°)	Territorialité (Té)
Processus spatial	Ville/Campagne	Urbain	Métropolisation
Secteur économique	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Mode de déplacement	Marche	Chemin de fer	Automobile ; avion

source : Jean-Paul Ferrier, *Les processus majeurs de la territoiralisation de la Terre*

Figure 2 : Théorie de la métropolisation.

« Aujourd'hui, la métropolisation concerne donc à la fois l'organisation et l'aménagement des territoires (la métropole), les processus qui leurs sont associés (la métropolisation), les dimensions mentales et les représentations qui en sont inséparables (la métropolité). L'individuation des personnes et l'émergence de projets provenant du « bas » caractérisent la dernière phase de la modernité. » [Ferrier, 2001].

[12] FERRIER J-P., (2001), « Pour une théorie (géographique) de la métropolisation », *In : cahiers de la métropolisation*, N°1, Fiches débat.

Pour Siino, la métropolisation est « un processus de répartition de la population et des emplois qui estompe le rapport centre/périphérie au profit d'une réalité plus proche de modèles spatiaux et fonctionnels polycentriques. » La mobilité et l'accessibilité sont les deux articulations majeures de la métropolisation. En effet, proposer une vie locale et métropolitaine par la mobilité et l'accessibilité permet de donner un sens local et global à la ville. Pour Michel Bassand, les deux aspects de la métropolisation sont le local et le global soit le « glocal ». « La glocalité est un aspect important de la métropolité » [Bassand, 2001].

La phase de métropolisation que connaissent actuellement les grandes agglomérations engendre une réorganisation de l'espace. Les sous-espaces spécialisés dans un ou plusieurs domaines ne doivent pas être isolés mais au contraire développés dans une double échelle, locale et globale, la mobilité et l'accessibilité doivent être les garantes des possibilités multiples d'attraction en termes de loisirs, d'habitats, de culture, de travail, de la métropole. Pour cela la phase de métropolisation « forme un nouveau cadres des pratiques quotidiennes ou habituelles » [Ascher, 2009]. « La globalisation réveille le local, à la fois parce qu'elle s'y confronte et parce qu'elle en vit » [Bourdin, 2000]. Dans l'articulation de ces deux échelles locale et globale, les équipements tiennent un rôle majeur dans le poids de l'attractivité d'une métropole. En effet, « le quartier change de nature (…) les centralités se multiplient, se diversifient, se spécialisent, à tel point qu'il semble préférable aujourd'hui de parler de polarités (…) mais celles-ci s'organisent plus que jamais autour des activités commerciales » [Ascher, 2009].

2. Concept d'ambiance urbaine

L'analyse paysagère fait partie de l'étude géographique. Avant le début du vingtième siècle, l'analyse du paysage était considérée comme un protocole scientifique visant à expliquer le paysage « perceptible » à travers des grilles de lecture, des modèles d'organisations spatiales, des typologies et des nomenclatures strictes. On parle alors de paysage « objet ». Cependant, à partir des années 1900, la prise en compte du problème de l'objectivité du chercheur renouvelle les représentations en géographie. En effet, nos représentations spatiales sont dirigées par nos valeurs et normes culturelles. Le concept de représentation spatiale permet à l'analyse géographique de prendre en compte qu'un espace est vécu, perçu et dans sa description assimilé à des valeurs et des symboles aussi bien individuels que collectifs. A partir des années 1950, la représentation comme acte de création rentre alors dans les mœurs. Le paysage non plus considéré comme simple objet qui réside en dehors de nous, devient parti prenante de l'homme sous une posture interactionniste qui a une signification singulière pour les interlocuteurs avec des déterminants individuels, sociaux, culturels [Thermines, 2001]. Les géographes vont alors prendre en compte le fait est que « nos

représentations sont fondées sur l'apparence des objets et non sur les objets eux-mêmes » [Bailly, 1995].

2.1 Historique du concept d'ambiance urbaine

Au début des années 1900, l'ambiance urbaine avait une existence marginale et était classée parmi les données climatiques. On parlait alors plutôt d'atmosphère de la ville, ce qui traduisait une certaine expérience de la ville. L'époque contemporaine a permis, par la relation qui lie les villes et les pratiques urbaines, de mettre en avant une analyse sensorielle dans un espace concret. Le concept d'ambiance urbaine est né de la qualification de l'analyse culturelle et des pratiques dans le paysage urbain. Ainsi l'approche des ambiances relève-t-elle du champ sociologique urbain et du champ architectural.

Le concept d'ambiance urbaine est apparu pendant la période du renouvellement urbain dans les années 1960-1970. L'expansion des villes qui s'est traduite par un grand nombre d'aménagements, a donné lieu à un développement du paysage urbain. L'analyse du paysage fait partie de l'analyse des géographes[13]. En 1960, cette analyse s'est focalisée sur la comparaison entre paysage rural et paysage urbain. Le paysage urbain crée une rupture dans les paysages avec l'utilisation de nouveaux matériaux et d'une nouvelle architecture. Le développement de la notion de paysage urbain est engendré par la mutation que subit l'espace. En effet, l'urbanisation provoque un problème conjoncturel dans la mesure où autrefois le paysage urbain était représentatif de plusieurs décennies, voire plusieurs siècles (fermes familiales…) et qu'à présent, il représente un paysage en construction où les habitations cohabitent avec une ville inachevée. Pierre Georges est un des premiers géographes à avoir décrit les éléments qui personnifient le paysage urbain[14]. Dans la décennie 60-70, le géographe tente de clarifier la structure des villes en élaborant de minutieuses descriptions des lieux et des infrastructures sans pour autant les évaluer. Il met l'accent sur l'évolution des phases de standardisation, la monotonie du paysage et les immeubles en série.

En 1970, l'analyse du paysage urbain prend ses distances avec la simple description et la comparaison des différents paysages et commence à étudier le paysage perçu et vécu. Les géographes commencent à s'intéresser aux différentes parties du paysage urbain et à leur spécificité. Naissent alors, deux nouveaux champs d'analyse, celui de la relation entre paysage du quotidien, tourisme et visite, et celui de la mobilité intra-urbaine. En effet, les relations qui lient l'homme à la ville, et plus largement l'individu au paysage, caractérisent du paysage urbain. Du fait de la densité de la composition de ce paysage, les individus sont

[13] ARRAULT J-B., (2006) « L'émergence de la notion de ville mondiale dans la géographie française au début du XXème siècle. Contexte, enjeux et limites », *In : l'information géographique*, n°4, p6-24.
[14] DELEUZE G., (1985), *L'image-temps*, les éditions de minuit, Paris, p378.

amenés à changer de perception de l'espace au et à mesure de leurs déplacements. Cette différenciation des parties que fonde le paysage urbain permet de faire naitre petit à petit la notion d'ambiance urbaine. En effet, avec l'essor de l'automobile, le paysage urbain se constitue dans une logique de mobilité aussi bien pour les piétons que pour les voitures. On a donc apparition de deux espaces différenciés, les trottoirs et les chaussées. Pierre George montre, en étudiant la répartition des voies de circulation, que la mobilité intra-urbaine découpe l'espace urbain à différentes échelles. D'un côté, « la circulation générale à l'échelle de l'organisme urbain » où la circulation est abondante et omniprésente et, de l'autre, la « circulation locale à l'échelle du quartier » où des périmètres piétons ont été définis. Pierre George annonce qu' « on obtient une certaine détente de la vie dans les quartiers d'habitations ». Il compare alors deux parties du paysage urbain par l'intermédiaire de son perçu et de son vécu, pour ensuite évaluer son ressenti, qui se traduit par une sensation à partir de laquelle il qualifie l'endroit. De là, la naissance des ambiances urbaines. A partir de ce moment, les géographes passent par un mode d'analyse de partition de l'espace pour expliquer la composition du paysage urbain. Pierre George analyse « la ville du quotidien avec l'accessibilité et la qualification des espaces par leurs pratiques. »[15] Par exemple, la fontaine Saint Michel à Paris, dans l'esprit des riverains, est perçue comme le lieu de rendez-vous du quartier et non plus comme l'habillage du mur pignon mis à nu par les aménagements du baron Haussmann.

A l'opposé des années 1960, où le paysage urbain était vu comme un tout dont la description des parties n'était que secondaire, les années 1970 marquent une rupture dans l'analyse géographique dans la mesure où le phénomène s'inverse, les parties du paysage urbain sont étudiées pour décrire un tout. La description est toujours présente mais s'y ajoute une phase d'évaluation qui constitue les parties du paysage urbain en élément fondateur des perceptions de celui-ci. Les différentes activités d'un lieu deviennent partie prenante de la base paysagère. L'évolution qui a marqué les deux décennies de l'analyse du paysage urbain 1960-1970 peut être articulée en cinq phases distinctes : Tout d'abord les géographes vont se baser sur une opposition entre les parties réelles et les parties imaginaires. Le paysage est analysé par l'absence de parties. Ensuite, le paysage urbain va être analysé comme un tout dont on étudie par la suite les parties qui le composent. Dans un troisième temps, la description du paysage urbain va reposer sur une analyse de la base paysagère avec des ajouts qui constituent le paysage vécu (Arrault, 2006). La notion de perçu et de vécu se met alors en place. S'en suit une analyse reposant sur la relation qui lie le tout aux parties. Pour finir, les géographes étudient les parties pour décrire un tout et passer à une phase d'évaluation de ce tout. Depuis les années 1970, l'étude des ambiances urbaines a été clairement identifiée par les écoles d'architecture. La volonté de mieux comprendre et de mieux mesurer les espaces urbains perçus et vécus permet alors de mieux cibler les politiques d'aménagement du territoire. Les études menées sur le concept d'ambiance urbaine regroupent essentiellement les architectes, les ingénieurs et les géographes. La figure 2 présente une synthèse de l'évolution du concept d'ambiance urbaine depuis le début du XXème siècle.

[15] DELEUZE G., (1985), *op. cit. p24.*

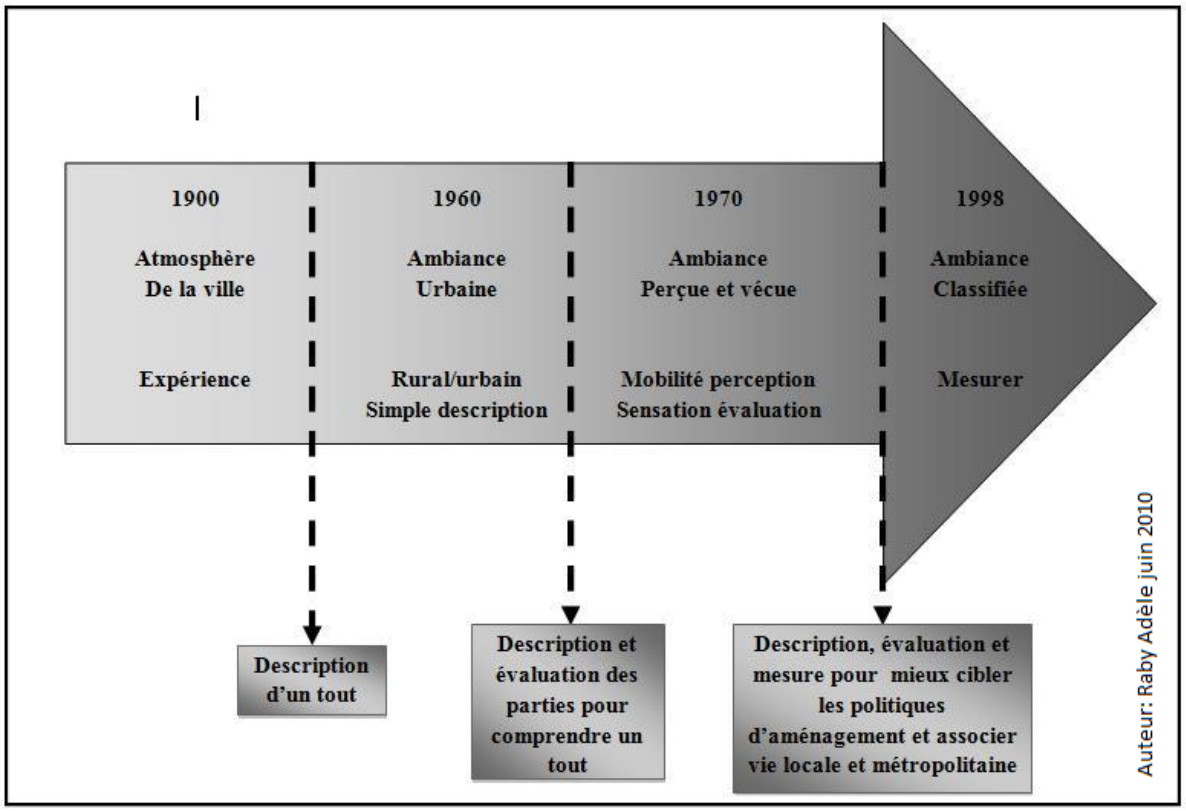


Figure 3 : Historique des représentations du paysage

2.2. Définition du concept d'ambiance urbaine

« Puiser tel mot dans le corps lexical général de la langue, c'est déjà orienter de telle façon l'organisation du savoir et ses principes » [Labussiere, 2009]. La prise en compte dans un premier temps de la définition générale d'un mot permet de comprendre la façon dont celui-ci est utilisé dans le langage courant. La langue permet de définir le monde qui nous entoure mais aussi d'accroître nos connaissances et notre savoir. Ce monde n'a pas de sens sans les concepts qui le désignent. Pour définir un concept, il est donc important tout d'abord de comprendre sa définition générale pour ensuite mieux interpréter ses champs d'attribution. Pour définir et analyser le concept d'ambiance urbaine, il est nécessaire de rappeler la définition des mots ambiance et urbain dans le langage courant. Du latin *ambire* (entourer) l'ambiance est définie par *Le Robert* comme une « atmosphère matérielle qui environne une personne », par le dictionnaire en ligne l'*internaute* comme « une atmosphère d'un lieu, d'une réunion, entrain, gaieté d'un groupe de personnes », par l'*encyclopédie universalis* comme « le climat d'un lieu, d'une salle, contexte, ou ce qui caractérise un environnement donné ». Du latin *urbanus* (habitant de la ville) urbain signifie : relatif à la ville et s'oppose à rural.

Professeur à l'école d'architecture de Grenoble, laquelle s'est intéressée à l'étude des ambiances architecturales et urbaines, Jean-François Augoyard**,** tente de définir avec précision le concept d'ambiance, le concept d'ambiance urbaine n'étant qu'une partie du concept d'ambiance appliqué à la ville. Pour définir ce concept, il propose en partant des trois types de définition, existante, différentielle ou relative, formelle et génétique ou dynamique, de comprendre tous les champs d'action d'une ambiance pour faire ressortir le contexte global de l'utilisation de ce concept dans le réel. Tout d'abord, il s'intéresse à la définition différentielle ou relative qui permet de définir un mot par sa structure, ses relations et son analogie avec les mots du champ lexical. Dans les définitions du mot ambiance, les noms atmosphère, climat, milieu et environnement sont les synonymes les plus pertinents et les plus évocateurs. L'étude des relations entre ces mots du même champ lexical lui permet de dresser l'organigramme suivant (figure 3). En partant de cette structure des différents noms communs qui définissent le sens d'ambiance, il différencie quatre dimensions de qualifications des renvois analogiques. L'environnement agit sur l'ambiance (dimension causale), une ambiance entretient des relations aussi bien de causalités réciproques que d'effets induits avec le milieu, l'atmosphère et le climat (dimension interactionnelle), une ambiance va influencer l'organisation d'un paysage et sa situation (dimension organisationnelle), et enfin, une ambiance va planter un décor, un cadre (dimension sémantique et représentative).

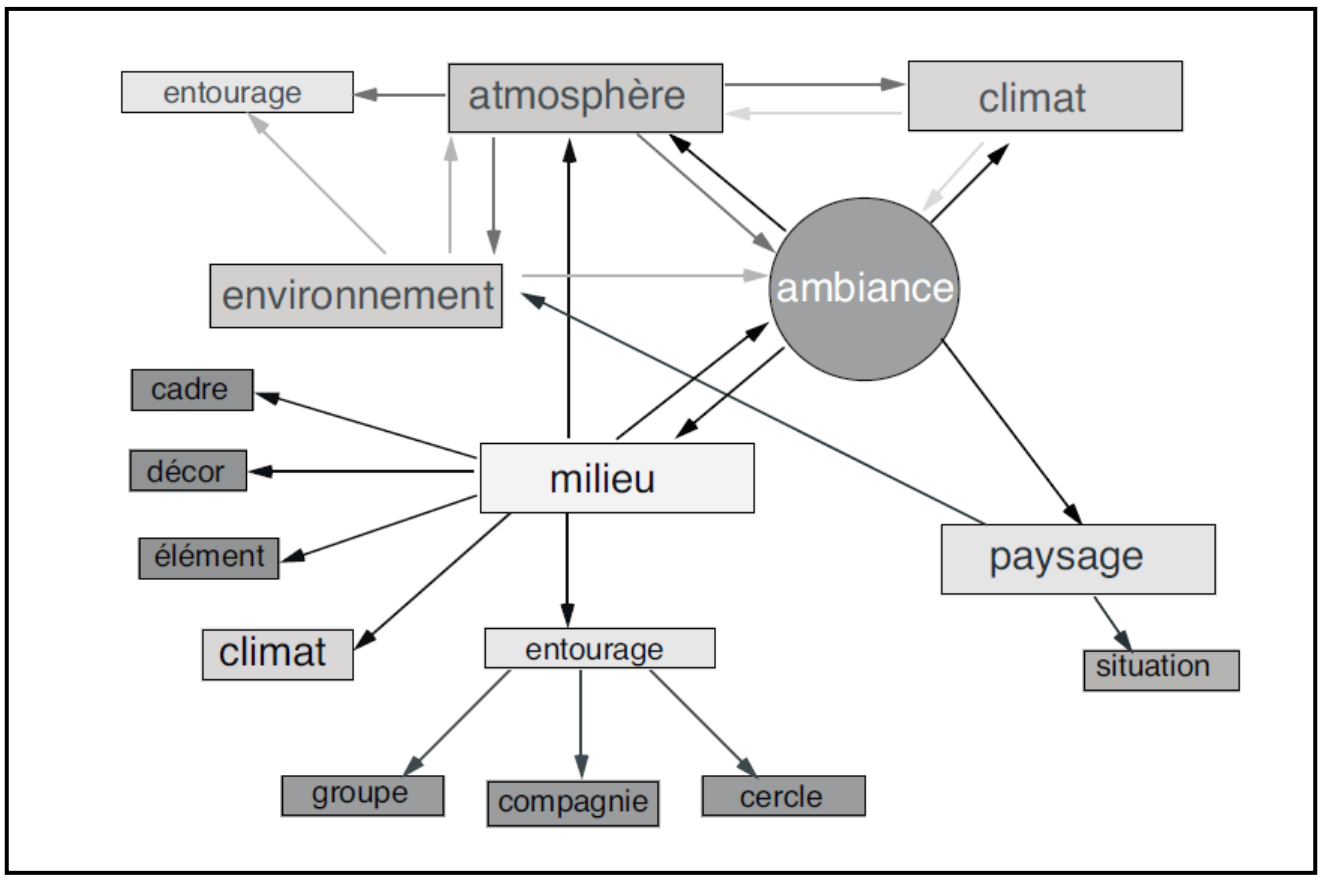


Figure 4 : Structure lexical de l'ambiance[16]

[16] d'après le cours de Jean-François Augoyard, « *les ambiances, concepts fondamentaux et problématiques interdisciplinaires.*»

Ensuite, Jean-François Augoyard s'intéresse à la définition formelle du mot ambiance laquelle permet de classifier tous les attributs qui qualifient le concept. Il définit l'ambiance comme « un ensemble de phénomènes localisés […] qui répond à quatre caractères : les signaux physiques de la situation sont repérables et décomposables, ces signaux interagissent avec la perception, l'affectivité et l'action des sujets, les représentations sociales et culturelles, ces phénomènes composent une organisation spatiale construite et le complexe signaux/ percepts/représentation est exprimable. » Dans cette définition de l'ambiance, la dimension physique mais aussi humaine sont mises en avant. Une ambiance se caractérise d'une part par des traits physiques, des éléments palpables et réels et, d'autre part par une vision subjective et collective d'un lieu, qui fait référence à une expérience sensorielle. Cependant, alors que l'on partage des expériences sensibles, paradoxalement, une ambiance échappe à toute définition formelle dans la mesure où celle-ci se vit au singulier par l'expérience de nos sens. Il est donc plus juste dans sa définition formelle de dire que les espaces diffèrent les uns des autres par les mots qu'ils font surgir en nous pour qualifier des ambiances. La représentation des ambiances manifeste pour l'individu sa perception propre des lieux, qui vient cependant trouver dans le langage des imaginaires culturels, donc collectifs.

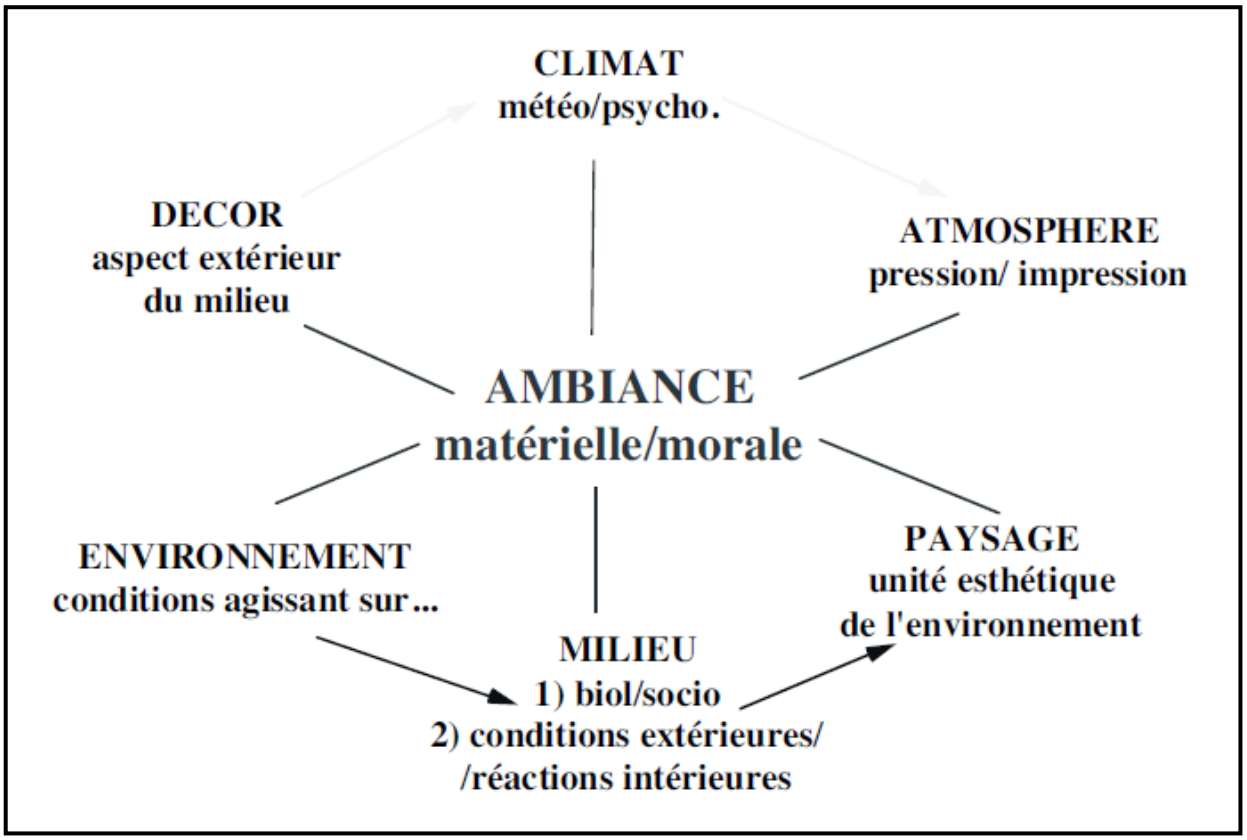


Figure 5 : Dimension physique et humaine d'une ambiance[17]

[17] D'après le cours de Jean-François Augoyard, « *les ambiances concepts fondamentaux et problématiques interdisciplinaires.*»

Pour finir, Jean-François Augoyard s'intéresse à la définition génétique ou dynamique, c'est-à-dire ce qui produit une ambiance, l'essence même de la création de celle-ci. Pour qu'une ambiance existe, deux conditions sont nécessaires. Un espace donné, pas forcément délimité, composé d'éléments distincts, et un contexte spatio-temporel, social et culturel caractérisé. « Une ambiance architecturale ou urbaine est engendrée par un dispositif technique, le résultat d'une production experte et, par une impression ou organisation perceptive composée d'éléments sensibles et cognitifs. »

L'ambiance est donc une perception immédiate d'un lieu à partir de l'ensemble des phénomènes physiques qui participent à la perception sensible de l'environnement construit. Gerard Hégron, directeur du laboratoire ambiances architecturales et urbaines, explique que «nous appréhendons les ambiances à travers plusieurs dimensions », « Cela va de la caractérisation des paramètres physiques à la dimension esthétique en passant par la dimension psychologique, émotionnelle » La volonté de définir une ambiance urbaine dépasse la notion de nuisance et de confort. Nicolas Tixier, chercheur au laboratoire CRESSON, fait un recensement des différents traits qui définissent le concept d'ambiance urbaine « qualifiant les situations d'interactions sensibles dont on fait l'expérience à un moment donné dans un lieu donné » [Tixier, 2007]. Une ambiance urbaine « implique un rapport sensible au monde synesthésique autant que cénesthésique ». Pour l'étudier, il est nécessaire d'avoir une « approche pluridisciplinaire portant des dimensions construites, sensibles et sociales de l'espace habité ». Du point de vue du périmètre d'étude, une ambiance n'a « pas d'échelle spatiale particulière […] il s'agit d'une notion trans-scalaire qui s'applique à des espaces ordinaires comme à des espaces plus scénographiés. » Enfin, elle permet d'étudier des espaces mais aussi leur conception, « il s'agit par l'attention aux configurations sensibles d'une posture situant l'expérience de l'usager au cœur du projet. »

2.3. Mesure des ambiances, outil de compréhension et d'intervention

Une ambiance urbaine peut donc se définir come une perception immédiate d'un lieu à partir de l'ensemble des phénomènes physiques qui participent à la perception sensible de l'environnement construit. Mesurer les ambiances urbaines permet des les utiliser comme des outils de compréhension, révélateur des manières d'habiter l'espace, et, d'intervention. Deux approches différentes ont été menées par des scientifiques pour mieux définir les ambiances urbaines. D'un côté Labussière, Kant, Deleuze et Ruskin ont tenté de comprendre la nature générative d'une ambiance et de l'autre côté, Goffman, Weber et Blum ont dressé une typologie des ambiances urbaines.

Apprendre à mesurer les ambiances urbaines permet de mieux mesurer les dimensions culturelles de l'histoire, de l'usage et l'efficacité de son champ d'action. Jean-Paul Thibaud, sociologue urbaniste, directeur adjoint au laboratoire CRESSON ambiance architecturale et urbaine, vise dans ses travaux à développer une approche pragmatique des ambiances urbaines. Il considère que leur mesure est un outil non seulement révélateur des diverses manières d'habiter l'espace public « outil de compréhension » mais aussi que cette mesure peut permettre d'orienter un espace « outil d'intervention ».

Olivier Labussière, tente de cerner la nature générative d'une ambiance urbaine pour mieux la mesurer (figure 5). Il s'appuie sur plusieurs auteurs tels que Proust, Ruskin ou Deleuze pour définir cette nature générative. Dans ses travaux, Deleuze montre que pour qualifier une ambiance urbaine, il faut percevoir plusieurs signes qui retranscrivent la globalité du milieu urbain. Une ambiance urbaine est une retranscription du paysage urbain où prédomine une analyse culturelle par une approche visuelle, symbolique et sensorielle avec un espace concret. D'après les travaux de Kant repris par Deleuze, Olivier Labussière montre que la perception est une activité de synthèse qui, par la connaissance, débouche sur une compréhension esthétique d'un espace, d'un objet… Cette activité de synthèse s'effectue en trois phases, l'appréhension, la reproduction et la recognition.

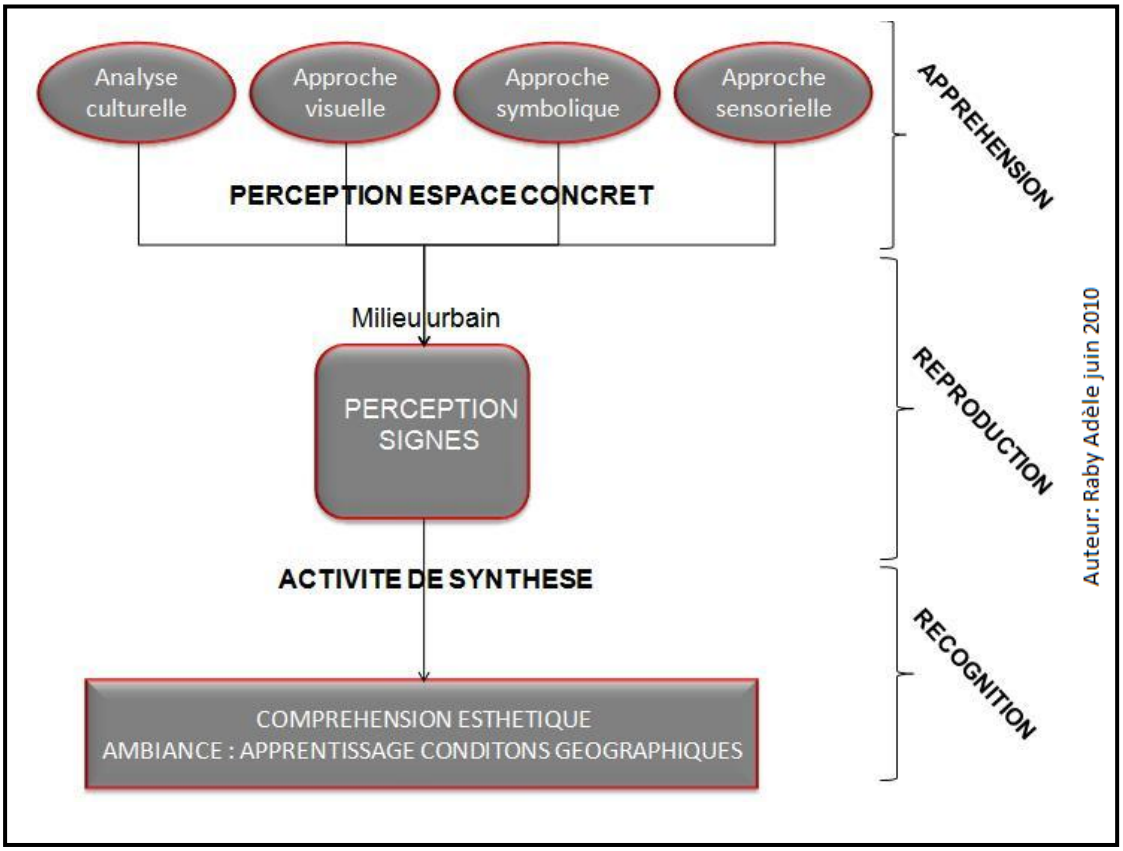


Figure 6 : Nature générative d'une ambiance

La perception est une unité de mesure qualitative. Mais si la perception s'élabore à partir d'une synthèse de l'appréhension, comment identifier et choisir les parties de la chose perçue ou comment est-il possible de définir l'unité concrète des composantes d'une ambiance ? La perception d'une ambiance est définie par Olivier Labussière comme « le squelette qui détermine la forme spatio-temporelle ». Ce processus de qualification d'une ambiance urbaine est décrit et analysé par les rythmes qui produisent le bloc sensible et les mesures qui qualifient l'espace temps. Cette perception permet « une saisie du milieu urbain d'après ses ambiances et ses allures plutôt que par ses formes et ses structures. » L'existence d'une ambiance n'est pas fixe et ne détient pas une définition concrète « elle n'appartient ni au sujet, ni à l'objet mais elle se singularise par l'émergence d'un impensable du sensible dans la pensée. » Cette complexité de la perception singulière opposée à une description culturelle collective pose tout de même des problèmes. Dans un premier temps, s'oppose les éléments physiques qui sont qualifiés objectivement (un immeuble, une rue…) et leur perception qui sont décrites subjectivement (cette rue est morte, cet immeuble est glauque…) Comment une collection de signaux divers, de représentation individuelle et collective compose-t-elle une ambiance ? Comment peut-on relier les différentes composantes de l'ambiance d'un lieu ? Peut-on trouver malgré la multiplicité des cultures des universaux pour tous les genres d'ambiances ?

A partir du moment où la perception est singulière, une des oppositions majeures dans la représentation des ambiances s'effectue au niveau des positions de chaque individu. Comment penser l'ambiance en fonction des modèles techniques et des usages ? Comment peut-on différencier la vision d'un usager qui perçoit un espace et celle de l'expert qui va agir sur cet espace ? Comment articuler action usagère et action technicienne ? Chaque culture est basée sur des valeurs, des normes, des techniques propres. Comment est-il alors possible de maîtriser une ambiance en fonction de ces caractères culturels ?

Le concept d'ambiance urbaine est défini par Pascal Amphoux, architecte et géographe, comme « une notion transversale et interdisciplinaire désignant une situation d'interaction sensible (sensorielle et signifiante) entre le réel (architecturel ou urbain) et sa représentation (technique, sociale et/ou esthétique). Le travail de qualification des ambiances urbaines repose sur une approche pluridisciplinaire qui soulève des questionnements et des polémiques au sein du monde scientifique. Pour qualifier les ambiances urbaines, il est nécessaire de les décrire et de les comparer. Mais quels descripteurs utiliser pour décrire et qualifier les ambiances ? Etant au croisement de la vision subjective et des phénomènes physiques, une ambiance s'inscrit dans un contexte socioculturel particulier. Comment qualifier une expérience de l'immédiateté mais aussi de l'immatérialité ? Est-il possible de faire une typologie universelle d'une impression sensible de la pluralité des cultures ?

Dans le cadre du projet, l'équipe de chercheurs coordonnée par Stephen Sawyer vise à « renforcer les politiques d'équipements culturels par des politiques de valorisation des ambiances urbaines ». Pour cela, elle s'intéresse à la « compréhension des ambiances urbaines dans leurs rapports quotidiens avec les infrastructures. » [Sawyer et Clarks, 2009].

Les ambiances urbaines sont à la ville ce que la scène est au théâtre. Cependant, sans les acteurs des scènes quotidiennes, les ambiances ne peuvent pas évoluer, voire exister. On qualifiera d'ailleurs les quartiers exclusivement résidentiels ou les zones industrielles dépourvues de leurs travailleurs de « lieux sans vie », « de trou » ou encore de « lieux morts». « Les mets ne diffèrent les uns les autres, abstraction faite de leur utilité ou de la quantité de substance nutritive qu'ils contiennent, que par l'idée qu'ils révèlent à la langue. » A partir de cette réflexion de Baudelaire, on peut dire qu'un lieu ne se limite à un espace à vivre ou à travailler mais qu'il est aussi déterminé par une identification de soi dans l'espace. Les espaces diffèrent les uns des autres par les mots qu'ils font surgir en nous pour qualifier des ambiances urbaines. La représentation des ambiances manifeste pour l'individu sa perception propre des lieux, qui vient cependant trouver dans le langage des imaginaires culturels, donc collectifs.

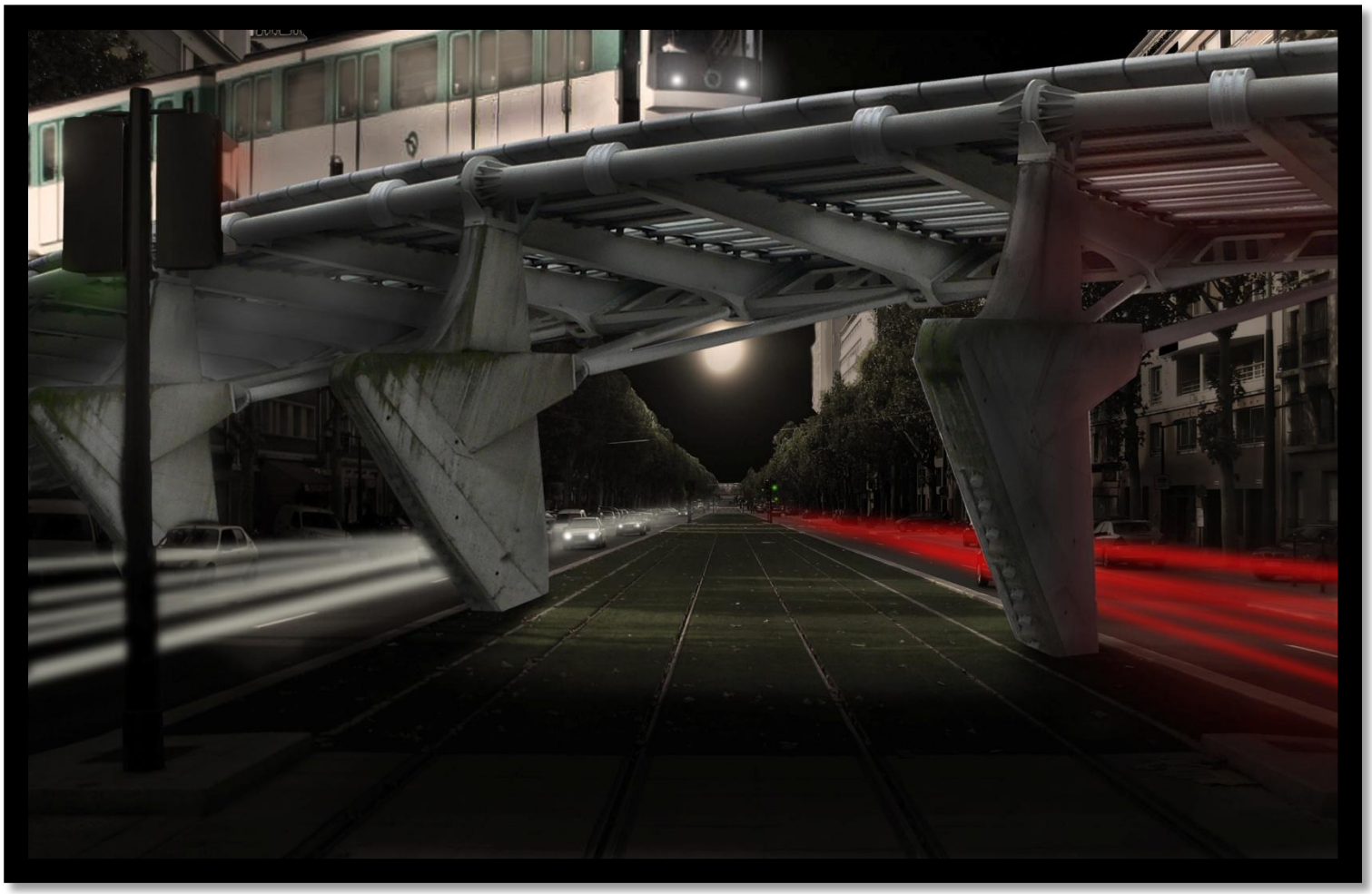
D'après certaines théories récentes sur le rôle de la culture et de la consommation culturelle de la ville, on constate que la culture est un moteur du développement métropolitain. Ainsi, Richard Florida dans « The Rise of the creative Class » montre que l'attractivité d'une ville réside dans sa capacité de production (rôle et importance du marché du travail) mais aussi, depuis quelques décennies dans sa capacité de consommation culturelle. En effet, il constate que les citadins « opposent de moins en moins lieu de travail à lieu de loisir. » Les opportunités culturelles ainsi que les infrastructures mises en place dans un lieu sont donc une condition non négligeable dans le choix de résidence des individus. Les ambiances urbaines que vont dégager ces lieux en fonction de leurs équipements culturels sont pour Richard Florida « un des éléments majeurs de l'attractivité métropolitaine. »

Cependant, les théories récentes sur le rôle de la culture suscitent de grandes polémiques et de grands débats au sein du milieu de la recherche. Une des plus importantes controverse dans le milieu scientifique réside dans la relation entre la culture et la croissance économique (Florida, 2004). D'après les travaux de Max Weber, Edward Banfield et Daniel Bell, lesquels montrent que la culture influe sur la croissance économique en produisant des motivations incitant à l'effort, à l'économie et au travail soutenu, Richard Florida avance l'idée que « l'humain possède un potentiel créatif et que la clef de la croissance économique est de le découvrir et de le libérer.» Pour Alain Bourdin, «l'idée d'une interaction entre des acteurs de l'économie, de l'activité intellectuelle et de la création culturelle» développée par

Richard Florida « est au moins digne d'intérêt » [Bourdin, 2005]. Cependant, la démarche de classification et de mesure du développement d'une ville de Richard Florida fait pour Marc Levine « preuve d'élitisme et Florida confond les causes et les conséquences de la croissance. » Il fonde toute son étude sur les « 3T », la technologie, la tolérance et le talent, qui s'appuie sur cinq indices, la haute technologie, soit le pourcentage d'exportations des biens et services liés à la haute technologie, l'indice d'innovation qui décompte les brevets, l'indice de population gaie, qui démontre la tolérance d'une ville, l'indice de talent ou le pourcentage de population ayant au minimum un baccalauréat et enfin l'indice bohémien qui représente la part d'artistes et de créateurs dans la population. Robert Cushing dénonce dans cette classification « la mesure d'un capital créatif qui permet de mieux prédire l'innovation et la croissance que les mesures du capital humain». Pour Ronald Inglebart, politologue étudiant les liens entre croissance économique et culture, une ville est attractive par les attraits construits par l'homme. Pour Florida, la seule différence réside dans la manière de mesurer les compétences. Jusqu'alors, pour les économistes urbains, la compétence d'une personne est représentée par son éducation et ses différentes expériences aussi bien professionnelles que personnelles. Florida pense que cette compétence réside dans l'occupation du actuelle de la personne. N'est-il pas anecdotique de ne pas prendre en compte l'accumulation et l'exploitation continuelle du savoir humain ? Pour Robert Lucas, la croissance découle du capital humain et l'urbanisation est un élément déclencheur de l'innovation et de la productivité. Pour François Ascher, il est évident que « la classe créative est aujourd'hui une des ressources du développement économiques » et « un des principaux leviers du développement des villes compétitives aujourd'hui à l'échelle mondiale » [Ascher, 2009] en outre, il est indispensable de ne pas oublier les catégories les plus modestes et de penser la ville de demain avec tous ses acteurs. « La ville doit disposer des lieux qui attirent des gens différents et pour des raisons distinctes », « il faut des acteurs multifonctionnels et multisociaux ».

Le concept d'ambiance urbaine permet dans le projet Paris 2030 de voir s'il existe une relation entre les ambiances urbaines du Paris-Métropole et les profils socio-économiques des populations. Cependant, d'appréhender les ambiances urbaines et de les mesurer peut conduire à des problèmes de temporalité. En effet, comment peut-on définir une vision d'un espace dans le long terme alors qu'elle n'est qu'une perception des instants ? Les politiques d'aménagement du territoire prévoient aujourd'hui pour demain. Quelles mesures et quelles descriptions d'une ambiance urbaine à l'heure actuelle garantie son maintien et son existence future ? Les individus et les sociétés ne cessent d'évoluer et de se transformer. Les citadins étant acteurs principaux des espaces publics, les ambiances urbaines ne sont-elles pas elles aussi en perpétuelle évolution ? N'est-on pas alors confronté à un vrai problème de temporalité ?

DEUXIEME PARTIE
Ambiance urbaine, nouvelle approche



« La carte orange est le plus grand urbaniste du XXème siècle, elle favorise à l'infini le mouvement de la ville devenue mégapole »

Antoine Grumbach

AMBIANCE URBAINE, APPROCHE QUANTITATIVE

1. Nouvelles théories urbaines sur les équipements

1.1. Représentation du paysage objet, perçu et vécu.

Toute étude géographique constitue une étude de la relation entre l'Homme et son milieu. L'étude de la description des paysages a subit une évolution historique. Tout d'abord tournées vers le paysage objet, les recherches géographiques se sont limitées aux descriptions physiques des différents espaces et à leurs explications (Bailly, Ferras et Pumain, 1995). Dans le tournant culturel du XXème siècle, est née une approche représentative du paysage, le paysage perçu[18] et l'espace vécu[19]. Les géographes ont alors distingué trois composantes spatiales d'un lieu, celle de la structure, définie par l'espace concret, « le paysage objet », celle de l'observation, qui correspond la vision du « paysage objet » en fonction du positionnement de l'observateur dans l'espace, « le paysage visible » et celle des significations sociales et culturelles, regroupant les processus cognitifs et subjectifs des représentations, « le paysage des représentations » [Partoune, 2004]. En effet, les études phénoménologiques des représentations individuelles et collectives ont mis en avant l'existence d'un monde matériel d'une part et, d'autre part, celui d'une confrontation au sensible où l'individu donne sens à l'espace. Dès lors, le paysage n'est plus considéré comme seul « support de vie » des individus mais comme production des sociétés dont les représentations divergent selon les idéologies, « le paysage est un système qui chevauche le naturel et le social » [Bertrand, 1978]. Le paradigme des espaces perçus et vécus conduit donc à la double prise en compte d'une part conceptuelle des connaissances et d'une part affective des représentations (Bailly, 1995). *« Le cœur perçoit ce que l'œil ne voit pas » (Al-gazal).*

[18] (CLAVAL, 1974 ; BAILLY, 1977)
[19] (CHEVALIER, 1974 ; FREMONT, 1976)

Désormais les représentations individuelles et collectives sont très importantes dans la recherche géographique qui tente de décrypter les complexités d'un espace. Des représentations collectives et/ou individuelles, le géographe doit faire la part entre une perception égocentrée et anégocentrée [Bailly, 1995]. En effet, la perception d'un espace s'effectue au travers de plusieurs « filtres »[20], porteurs de valeurs individuelles et collectives, regroupés sous le filtre familial et individuel (âge, sexe, nombre d'enfants…), le filtre socio-éco-politique ou culturel (éducation, profession…) et le filtre d'appartenance à un groupe social (figure 6). L'espace doit donc être interprété dans sa dimension matérielle, fonctionnelle et cognitive.

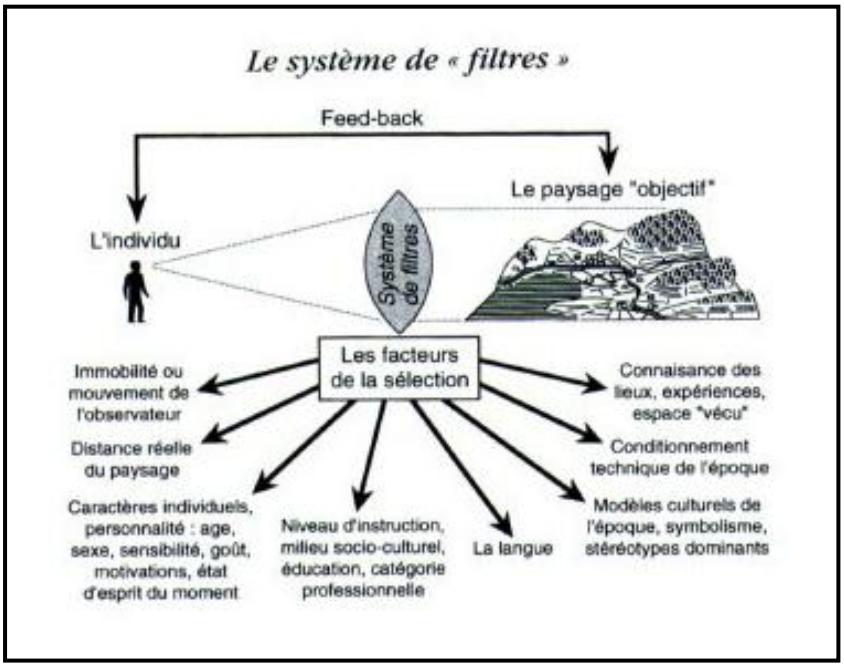


Figure 7: Les représentations mentales en géographie[21]

Dans le cas de l'espace urbain, celui-ci peut être définit comme un véritable espace social et son analyse ne peut être effectuée sans la compréhension du contexte sociétal. Les représentations sont des « créations sociales ou individuelles de schémas pertinents du réel » [Guérin et Gumuchian, 1985]. La géographie doit donc les analyser et prendre en compte « le problème d'adéquation entre la réalité, ce que nous en percevons et les discours que nous tenons sur elle » [Bailly, 1995]. Cependant, déchiffrer les représentations mentales demande aux scientifiques de bien prendre en compte leur complexité. Les grilles de lecture d'un paysage dans sa perception, son interprétation et sa communication sont propres à chacun et sont définies par l'expérience de chaque être. « Le paysage perçu n'est pas le paysage vécu. L'esprit humain ne photographie pas le paysage, il le rêve » [Loiseau *et alii*, 1993]. Le ressenti d'un espace est démultiplié par le foisonnement des approches individuelles.

[20] PAULET J-P., (2002), *Les représentations mentales en géographie*, Paris, Anthropos, coll. Géographie.
[21] D'après Paulet J-P., *Les représentations mentales en géographie*, Paris, Anthropos, coll. Géographie, p.8.

La compréhension des liens entretenus entre les sociétés et leur milieu doit prendre en compte non seulement l'étude des systèmes spatiaux mais aussi la représentation des espaces perçus et vécus pas les habitants. Les relations des systèmes spatiaux vivent au travers des représentations et du vécu des habitants. Jean Charles Filleron (figure 7) montre bien la complexité de l'étude paysagère qui est au croisement d'une multitude de disciplines. Dans la complexité de ses formes matérielles, représentatives ou virtuelles, le paysage demande d'être décrypté à plusieurs niveaux et selon plusieurs prismes. D'autre part, sa compréhension permet de mieux l'appréhender et de pouvoir intervenir dans sa composition matérielle qui a des répercutions sur les représentations mentales. « La consommation esthétique du paysage engage l'action : le paysage devient un outil pour l'aménagement » [Filleron, 2005].

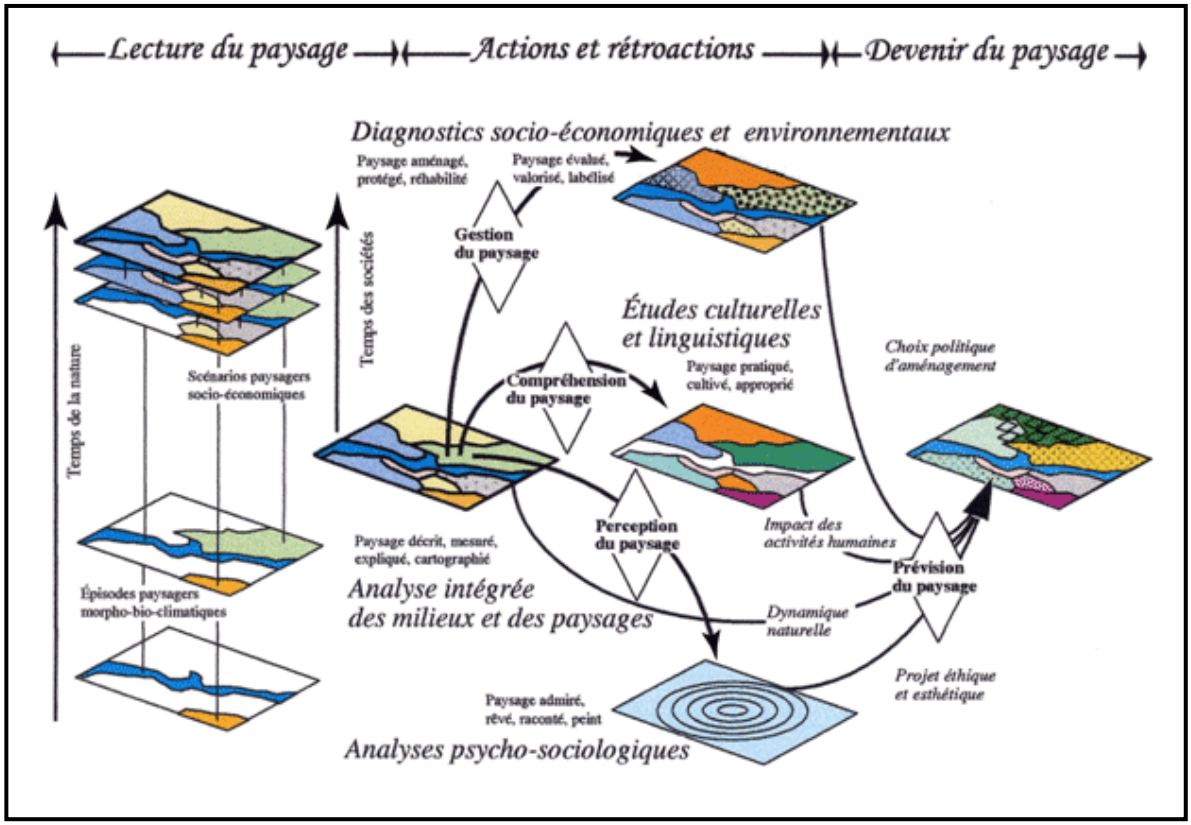


Figure 8 : Paysages et valeurs : de la représentation à la simulation.[22]

[22] D'après Filleron J-C., (2005), « Paysage, pérennité du sens et diversité des pratiques », *In : nouveaux actes sémiotiques*, actes de colloques, Paysages et valeurs : de la représentation à la simulation.

1.2. Nouvelles approches sociales

Jusqu'à la fin du XXème siècle, l'espace urbain était perçu et vécu exclusivement comme un site de production. Les différentes théories sociales développées par Bourdieu, Marx, Weber, ont montré que l'individu pouvait percevoir l'espace de deux manières distinctes. D'une part, sous l'angle du travailleur, l'individu perçoit et juge l'espace selon ses possibilités en matière de production, de marché du travail et des districts industriels qui lui offrent la possibilité d'être productif et de percevoir un salaire. D'autre part, du point de vue du résident, l'individu analyse l'espace selon ses capacités à répondre aux nécessités quotidiennes et de proximité. Prenons l'exemple d'une rue commerçante composée de magasins alimentaires. Suivant la place qu'occupe l'individu, celui-ci peut percevoir cette concentration de commerces comme une facilité quotidienne dans ses achats de nourriture par exemple mais d'un autre point de vue, il peut aussi y voir un axe économiquement dynamique où l'offre d'emploi est non négligeable et diversifiée. La question qui se pose est le sens donné à la structure même d'une entité spatiale. Quelle importance est attribuée aux équipements présents ? Quelle finalité vont-ils apporter à l'individu ? Comment percevoir et analyser les attentes d'un individu en fonction de ses besoins ?

Avant le début des années 90, les deux analyses du territoire perçu et vécu montre que l'individu juge l'espace selon la structure spatiale des équipements qui le composent. « L'importance des équipements comme transcription concrète des dynamiques de la métropolisation conduit à diversifier les approches que l'on peut en avoir » [Siino, 2004]. Les dynamiques urbaines étaient surtout définies par l'attractivité de la sphère économique. Cependant, depuis les années 90, les relations entre l'économie et la culture tendent de plus en plus à définir la ville moderne. En effet, dans le capitalisme moderne, « la symbolique culturelle joue un rôle grandissant dans la conception des produits du capitalisme, tandis que, parallèlement, la culture fait objet d'une marchandisation de plus en plus soutenue » [Scoot, 2005]. On parle désormais d'économie culturelle au sein des grandes villes. « Aujourd'hui, cette distinction entre économie et culture parait en pratique de moins en moins justifiable, dans la mesure où s'observe une convergence assez marquée entre l'économie et la culture dans le capitalisme moderne » [Scoot, 2005]. Les infrastructures culturelles ne concernent plus seulement les grands ensembles jusqu'alors définies (opéra, théâtres, musées…) « le sens traditionnel du mot [culture] tend à se dissoudre dans un vaste ensemble médiatico-culturel où les frontières établies (entre arts majeurs/mineurs ou entre culture/industries culturelles) sont fortement atténuées au profit d'une plus grande fluidité du champ culturel » [Goetschel, 2005 ; Loyer, 2005].

Un véritable intérêt pour les activités culturelles dans les théories urbaines a montré que de nos jours, il n'est plus possible d'opposer une « culture élitiste » à une « culture populaire », ou bien encore d'une « culture d'élite » à une « culture de bas étage ». Il faut

maintenant capturer les dimensions significatives des différentes expériences culturelles. Le concept même de culture est redéfini par les scientifiques qui montrent que les activités culturelles sont présentes dans d'autres équipements que ceux jusqu'alors déterminés. Tout équipement à sa part d'expression culturelle dans la mesure où il est le produit d'une éducation, d'un savoir, d'une société, de l'expression culturelle d'un individu ou d'un groupe d'individus partageant des valeurs et des normes. « L'économie culturelle peut être définie de manière générale comme un ensemble d'activités diverses tournées vers l'exploitation marchande de la création esthétique et sémiotique. » [Scoot, 2005]. L'économie culturelle va diviser les équipements en deux grands ensembles, celui de la sphère des services, des divertissements, de l'éducation (cinéma, presse, publicité…) et celui de la sphère industrielle qui reflète une identité sociale (bijouterie, magasin alimentaire, coiffeur afro…)

La métropolisation est à la base de ce courant socio-économique dans la mesure où de plus en plus de théories urbaines s'intéressent aux activités culturelles et mettent en avant le potentiel culturel comme moteur de l'économie (Clarks et Sawyer, 2009). Ces théories insistent sur le rôle fondamental de la culture et plus particulièrement sur l'importance de la consommation culturelle. En effet, elles mettent en avant l'idée que les innovations culturelles sont un moteur du développement économique dans la mesure où le territoire se consomme au travers des infrastructures culturelles. Une troisième approche du territoire perçu et vécu rentre alors dans l'étude des représentations territoriales. Un individu peut appréhender l'espace à travers le prisme de la consommation culturelle qui lui propose de vivre de nouvelles expériences, de profiter de l'espace comme un lieu de loisir. Pour reprendre l'exemple de la rue commerçante composée de magasins alimentaires, par le prisme de la consommation culturelle, l'individu pourra voir dans cette entité spatiale un espace susceptible de lui offrir de nouvelles expériences culinaires, un savoir faire traditionnel. L'étude de la structure spatiale d'un lieu définie par les équipements, nécessite alors deux approches, celle de ce que l'on voit, les « objets » qui composent l'espace (les magasins alimentaires, les cafés, les revendeurs textiles…) et le point de vue qu'on en a (utilitaire, économique, idéel).

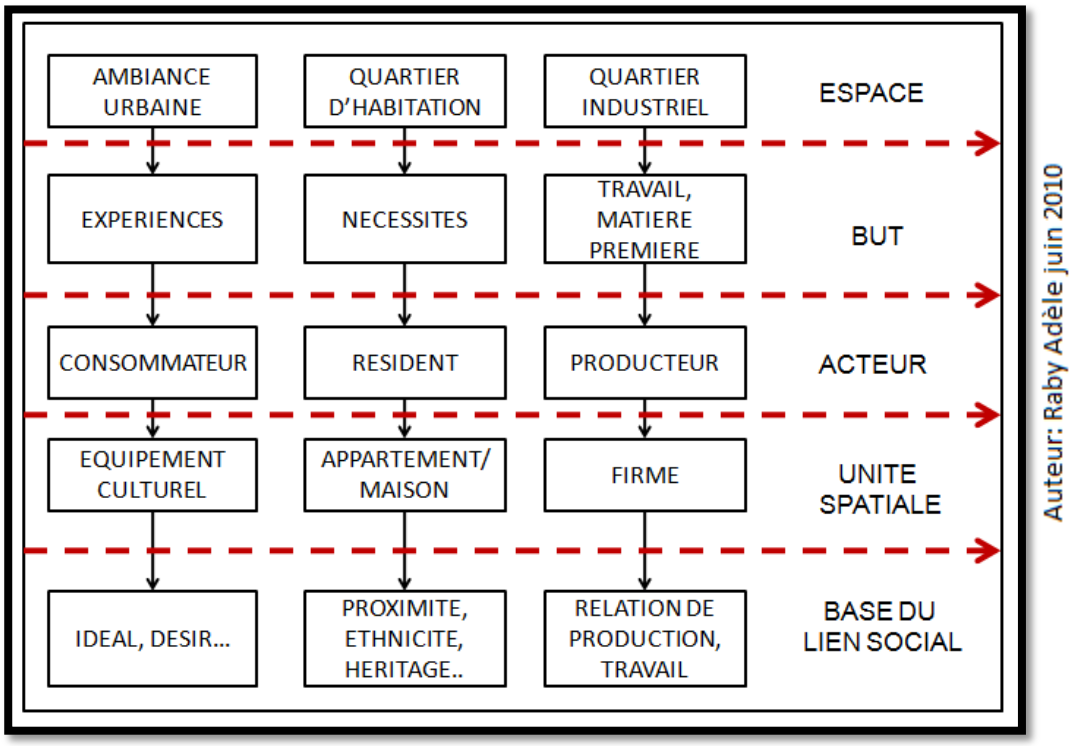


Figure 9 : Trois conceptions de l'espace

Comme la perception d'un même équipement dépend du but recherché par l'individu (consommateur, résident producteur), il en résulte que l'espace peut être analysé de trois manières distinctes, espace offrant des expériences, du travail ou répondant à des nécessités (figure 8). Cependant, dans la mesure où dans la dernière décennie, les scientifiques[23] ont de plus en plus insisté sur le rôle fondamental de la culture et plus particulièrement sur l'importance de la consommation culturelle comme moteur de l'organisation sociale des individus et des groupes, il n'est plus possible de considérer que l'organisation de la vie quotidienne est basée uniquement sur les structures spatiales synonymes de formations sociales de proximité et que l'organisation de la vie économique est fondée exclusivement sur les zones industrielles. Actuellement, les individus sont à la recherche d'un territoire synonyme d'identité territoriale. « La multiplication contemporaine des référentiels identitaire, loin de déraciner l'individu ou le groupe en quête de sens, l'invitent et même le contraignent à rechercher une cohérence sociale et spatiale autour de son histoire et de la construction de sa propre territorialité » [Di Méo, 2007]. Les activités culturelles sont un des éléments de l'attractivité des territoires, un des leviers prometteurs de leur créativité et de leur développement. « Les équipements qui contribuent à la requalification des territoires métropolitains, peuvent jouer un des rôles dans des recompositions spatiales internes des métropoles » [Siino, 2004].

L'intérêt scientifique pour le concept d'identification est apparu dans le années 1970. L'identité est une composante géographique de la spatialité. Les géographes se sont intéressés

[23] Tels que GLAESER E., FLORIDA R., CLARK T., LLOYD R., ZUKIN S., MOLOTCH H., précurseurs de l'idée d'une consommation culturelle motrice de l'économie.

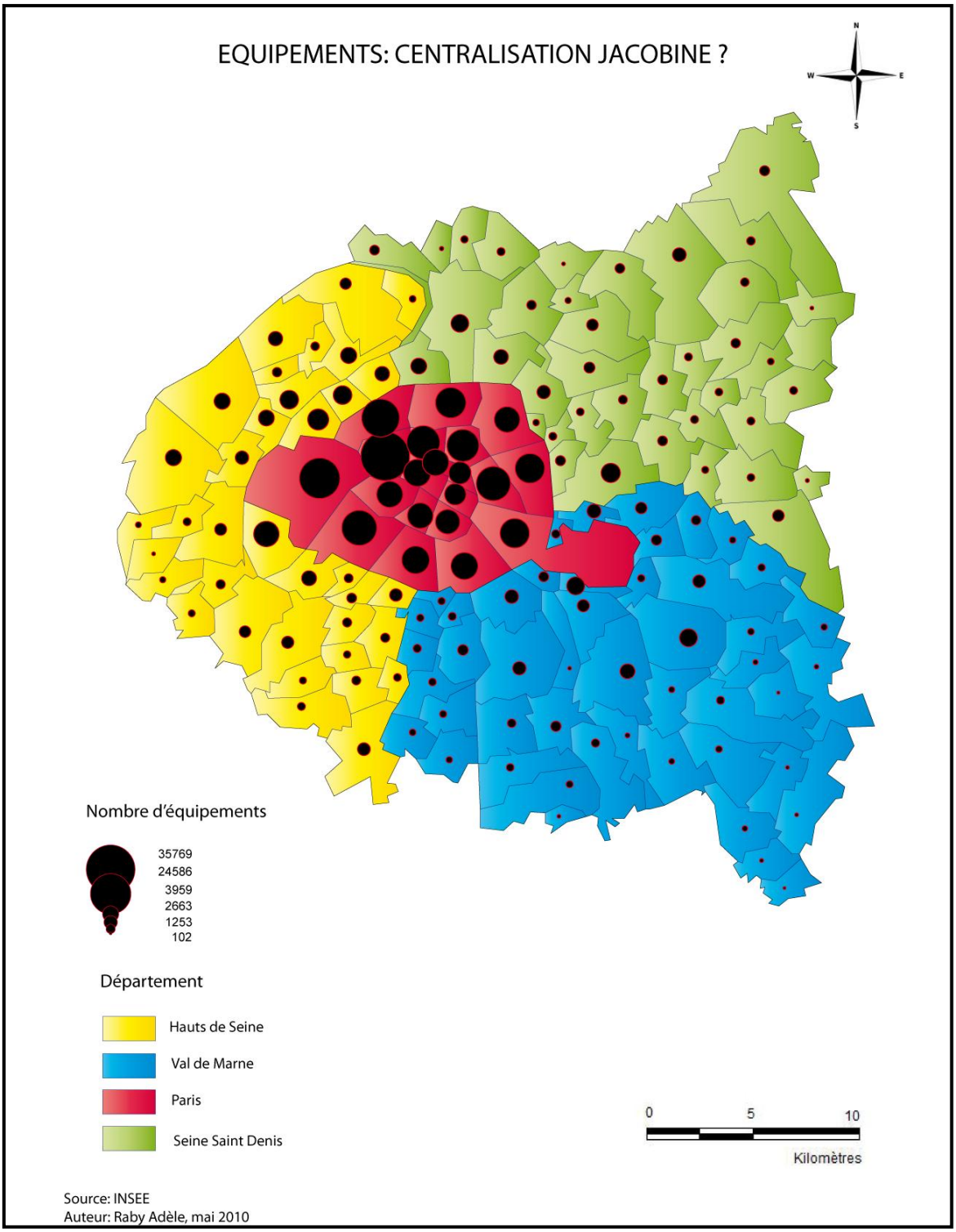
à la territorialisation identitaire dans la mesure où « les identités contribuent activement à toutes les constructions sociales d'espaces et de dispositifs urbains, réels ou sensibles. » [Di Méo, 2007]. La construction sociale, structure fondamentale de l'être humain, se base sur des critères idéologiques et culturels qui sont un outil politique non négligeable. Par ailleurs l'identité est une construction collective et permanente de valeurs, de traits culturels, d'objectifs et d'enjeux sociaux. Or l'ambiance urbaine, composée d'équipements porteurs de signification identitaire. Aussi, peut-elle être assimilée à une image identitaire collective territorialisée qui dresse une scène, un contexte discursif de justification. Ainsi, la territorialisation de l'identité favorise le contrôle politique de l'espace social et légitime l'action des élus. Elle se traduit par l'appropriation d'un territoire commun, « une œuvre contemporaine et transformable d'acteurs sociaux compétents » [Di Méo, 2007].

1.3. Équipements dans Paris Métropole

Dans l'agglomération parisienne, il existe aujourd'hui un décalage entre le territoire pratiqué des habitants et le territoire politique dont la volonté est de créer un Paris- Métropole uni dans un cadre institutionnel. Malgré cette volonté politique d'unir la région Ile de France en une seule et même entité, dans quelle mesure le Paris-métropole est-il un territoire qui « fait sens » pour l'individu ? Dans un contexte où l'identité territoriale suscite de nombreuses controverses, quel rapport entretiennent les habitants de l'agglomération parisienne avec cette entité territoriale spécifique qu'est le Paris-Métropole ? « Le rapport que l'individu entretient avec son milieu de vie, généralement appelé territorialité […] est constitué de représentations mentales, images individuelles et collectives basées sur des pratiques, des repères, des symboles et l'expérience individuelle du sujet dont elles émanent. » [Di Méo, 2007].

Fabriquer une structure pour conceptualiser les scènes urbaines en partant du postulat selon lequel l'attractivité métropolitaine est fortement liée aux équipements permet de mieux comprendre leurs dynamiques. D'un côté les « grands équipements » contribuent aux dynamismes du tourisme et de la compétition mondiale et, de l'autre, les « petits équipements » permettent la cohésion sociale et l'insertion des quartiers difficiles dans l'énergie métropolitaine (Clarks et Sawyer, 2009). A l'heure où l'agglomération parisienne tend de plus en plus à se structurer en réseaux et non sur un schéma hiérarchique plaçant la ville de Paris au centre, penser l'aménagement culturel au travers du prisme de la proximité n'est plus suffisant. Si le Paris Métropole veut rivaliser avec les autres métropoles mondiales, il doit prendre en compte le double aspect local et métropolitain de ses équipements. « La perception du terreau culturel dans lequel sont implantés les équipements » [Sawyer, 2009] permettra une réelle compréhension non seulement des ambiances urbaines dans leur rapport quotidien avec les infrastructures mais aussi des pratiques quotidiennes et des rapports identitaires qu'entretiennent les habitants avec ces marqueurs spatiaux.

Avant d'étudier la répartition des ambiances dans le Paris Métropole, il est important de comprendre la répartition des éléments qui composent les ambiances. A travers la cartographie des équipements culturels, on peut d'ors et déjà voir apparaitre les aspects élémentaires de la répartition des équipements, conjointement à celle de la consommation culturelle.



Carte 4 : Répartition des équipements dans le Paris Métropole.

A partir de la carte en plage de couleurs (carte 4) représentant la répartition du nombre d'équipements par commune dans le Paris Métropole, on peut distinguer plusieurs entités spatiales. De prime abord, on remarque que toutes les communes possédant le plus d'équipements sont situées dans le département de Paris et deux communes qui sont limitrophes au Paris intra muros, Neuilly sur seine et Boulogne Billancourt. On s'aperçoit que plus l'éloignement du centre de Paris est important et plus le nombre d'équipements par commune est faible. Cependant, pour interpréter justement la répartition des équipements dans le Paris Métropole, il est important de corréler le taux d'équipements à des variables telles que la population. En effet, étudier en parallèle le taux d'équipements et la répartition de la population par des outils statistiques permettra de distinguer l'organisation du Paris Métropole en termes de sous-équipements et de suréquipements.

Dans le cadre d'une étude pour les collectivités territoriales souhaitant améliorer les conditions de vie locale et métropolitaine du Paris Métropole, il est important de distinguer les communes dont l'offre en équipements est insuffisante. Plus la population sera importante et plus la demande en infrastructure le sera. Afin de mesurer l'existence d'une relation entre le taux d'équipements et la population dans les différentes communes du Paris Métropole, on utilise une technique de statistiques descriptive appelée la régression simple. Cette analyse s'effectue en plusieurs étapes. Tout d'abord, on calcule le coefficient de corrélation de Bravais Pearson qui permet d'analyser les relations linéaires. Ici, **r = 0,67** (arrondi au centième). Le coefficient de bravais Pearson est compris entre -1 et 1. Ici, comme il est supérieur à 0 et quasiment égal à 0,7 on peut dire qu'il y a un lien fort entre le taux d'équipements et la population communale. Comme l'échantillon est relativement grand, (143 individus) il est intéressant de calculer en parallèle le coefficient de Spearman pour affirmer le lien entre le taux d'équipements et la population communale. Ici**, S= 10,58** (arrondi au centième).On étudie donc l'existence d'une corrélation entre le taux d'équipements et la population.

-Soit l'hypothèse H0 selon laquelle il n'y a pas de relation entre les deux variables.
-Le coefficient **t** observé est de 10,58.
-D'après la table de la loi de Student, le tα (théorique) pour un risque d'erreur de 0,0001 et un degré de liberté de 150 est de 3,998.
-Comme le t observé est largement supérieur au tα théorique, on peut rejeter l'hypothèse H0 et affirmer que les classements ont tendance à s'accorder. On construit donc un diagramme de corrélation qui permet de voir l'allure générale de cette corrélation.

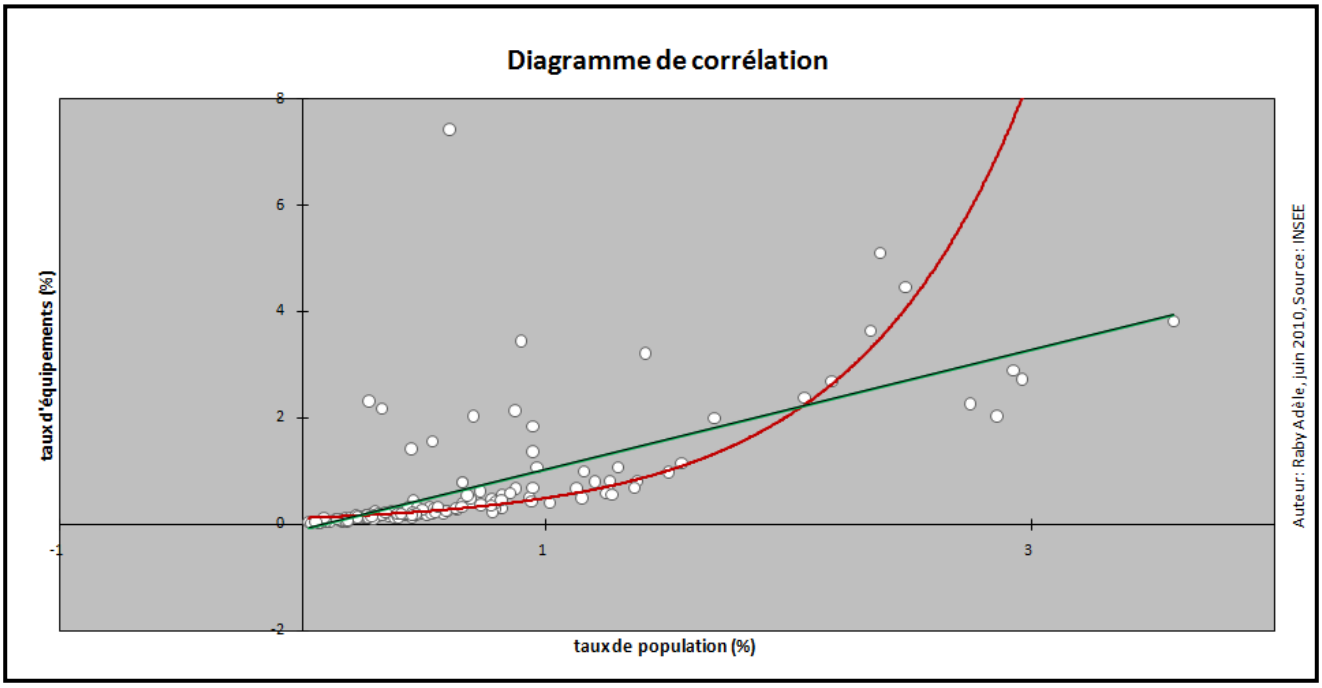
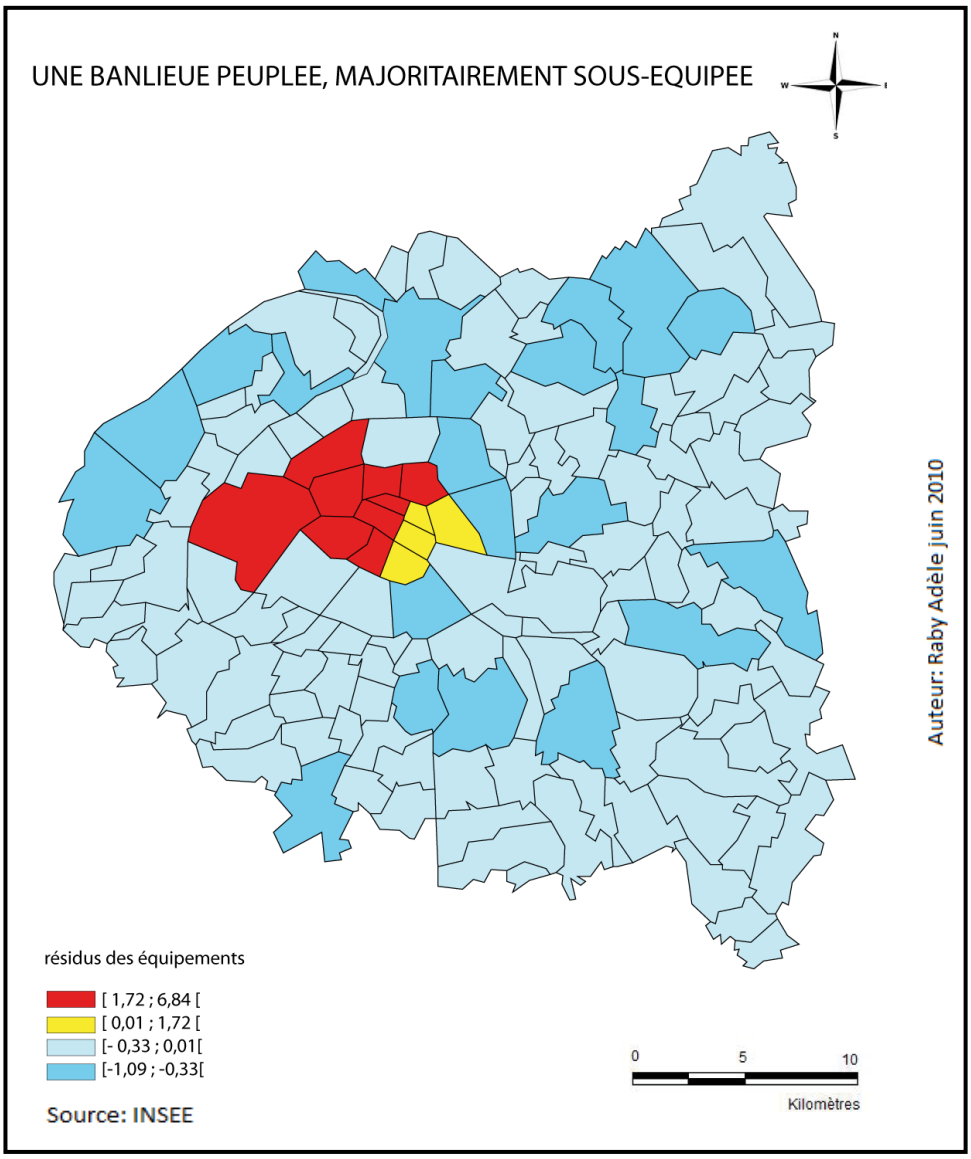


Figure 10 : Diagramme de corrélation entre taux d'équipements et la population communale.

La relation présentée par ce diagramme de corrélation montre que la relation est de type linéaire. Cette relation est linéaire positive. Plus la population communale est grande et plus le taux d'équipements est important. Grâce à cette distribution, on peut alors distinguer deux groupes de communes, celles qu'on peut qualifier de suréquipées et celles qui à l'inverse peuvent être qualifiées de sous-équipées. On peut toutefois remarquer quelques problèmes dans cette corrélation. Tout d'abord, il y a une surreprésentation des valeurs faibles. Ensuite, on remarque qu'une autre relation de type exponentielle est présente même si par la suite elle n'est pas exploitée. Pour finir, on peut voir qu'une valeur extrême sort totalement du champ de la relation linéaire. Ce point de données représente le huitième arrondissement de Paris. Sa surreprésentation est due à sa position dans le classement du nombre d'équipements par commune, il est non seulement le premier mais aussi largement en tête avec une différence de plus de 10 000 équipements avec la seconde commune la plus équipée. Arrondissement des Champs-Elysées à très forte influence touristique, son offre en commerce fait partie des plus importantes de toutes les autres communes du Paris-Métropole.

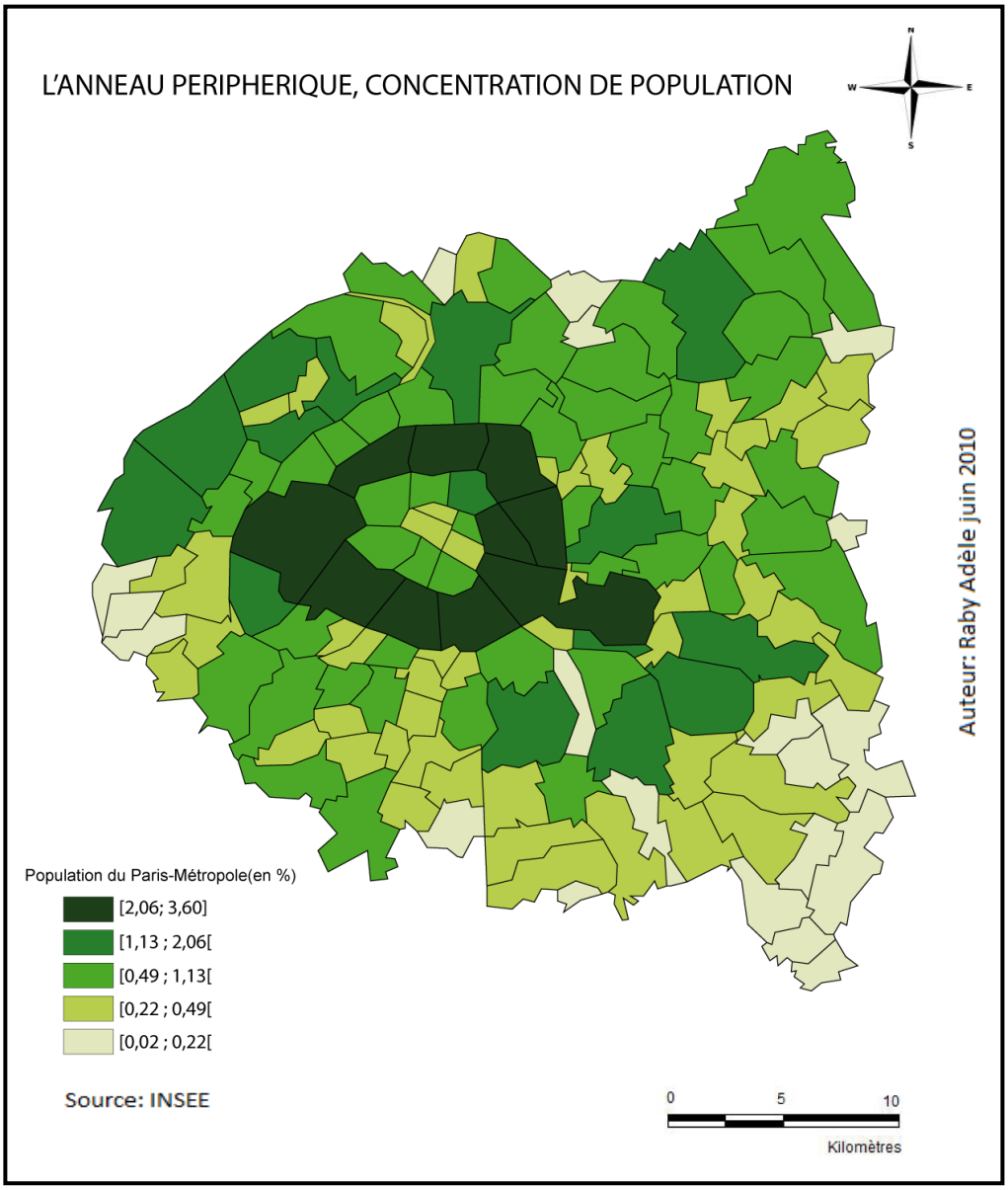
Pour avoir une représentation cartographique de ces communes suréquipées et sous équipées, on construit un modèle de régression linéaire introduisant l'hypothèse suivante, plus le taux de population par commune augmente et plus le taux d'équipements augmente. On suppose donc que le taux d'équipements (Y) dépend de la population (X). D'après la droite de régression, on peut calculer les résidus de la série statistique et donc cartographier les communes suréquipées et sous-équipées.



Carte 5: Communes sous-équipées et suréquipées.

La carte 5 permet de différencier la structure de la répartition des équipements dans le Paris Métropole. Elle permet de distinguer 4 ensembles, premièrement, un cœur fortement suréquipé et exclusivement composé d'arrondissements parisiens, deuxièmement, dans les Hauts de Seine un pôle de communes sous-équipées regroupées autour de la préfecture de Nanterre, troisièmement dans la Seine Saint Denis, un axe Nord Sud entre les arrondissements Nord Est de Paris et Epinay en passant par la préfecture Saint Denis et un pôle autour de Aulnay sous bois, et quatrièmement, plus divisées, quelques communes du Val de Marne dont la préfecture Créteil. En comparaison avec la carte de la population, construite suivant le pourcentage de la population du Paris-Métropole vivant chaque commune, on peut distinguer plusieurs phénomènes. Tout d'abord, dans les départements de la petite couronne, les zones où sont situées les préfectures présentes une concentration de population mais à l'inverse un déficit en équipements. Ensuite, dans les arrondissements parisiens, la répartition des équipements ne semblent pas être fonction de la population. En effet, les arrondissements

suréquipés se situent à l'ouest et au centre tandis que les arrondissements les plus peuplées se localisent dans les arrondissements périphériques.



Carte 6 : Répartition de la population dans le Paris Métropole.

2. Ambiance urbaine, approche quantitative

2.1. Ambiance et mobilité

Les modes de déplacement depuis le milieu du XXème siècle ont totalement bouleversé la façon de vivre des individus. Les moyens techniques de plus en plus perfectionnés ont permis de créer un nouvel espace-temps. En effet, grâce au développement des moyens de transports toujours plus rapides et organisés, la distance et l'éloignement entre deux espaces a perdu sons sens. L'individu raisonne désormais en termes de coup et de temps, selon la « loi des constances des budgets-temps de transport » (Zahavi, 1976). Cette révolution permet à l'individu de devenir individu mobile. Dans la ville, cette mobilité permet dans le déplacement de faire partager à l'individu l'expérience de la ville. Celui-ci peut parcourir en peu de temps une longue distance et percevoir une multitude d'ambiances urbaines. La mobilité est donc à la base d'un changement de paradigme dans lequel l'individu s'épanouit dans le foisonnement des expériences urbaines. De là, est née la nouvelle définition d'un espace. « Aujourd'hui très clairement, nous n'appartenons plus à un seul groupe social, pas plus qu'à un seul territoire. De fait, notre mobilité accrue élargit le champs de nos expériences sociales et spatiales » (Di Méo, 2007).

Jusqu'alors étudié seulement sous le prisme du travail, de la résidence ou de la consommation, l'espace devient un véritable lieu de consommation culturelle où l'individu découvre les différentes productions sociales à travers les équipements qui composent l'ambiance urbaine. L'équipement prend alors sens dans la valeur qu'il véhicule, l'expérience de consommation qu'il propose. La conception de l'espace passe donc par la consommation. On va dans ce lieu plutôt qu'un autre parce que les équipements présents nous permettent de nous épanouir et de vivre cette expérience. La consommation actuelle du métropolitain moderne permet, par la mobilité toujours plus grande, de découvrir de nouvelles expériences, de nouveaux modes de consommation. Dans les métropoles mondiales, l'offre en équipements reflète la dynamique urbaine (Figure 10). « L'équipement est une réponse apportée à des besoins nombreux et diversifiés, partiellement dépendante des choix du développement économique et social interne des grandes villes » (Siino, 2004) Pour rester dans les dynamiques internationales, la métropole doit donc proposer un large choix d'équipements culturels et pouvoir susciter de nouvelles émotions.

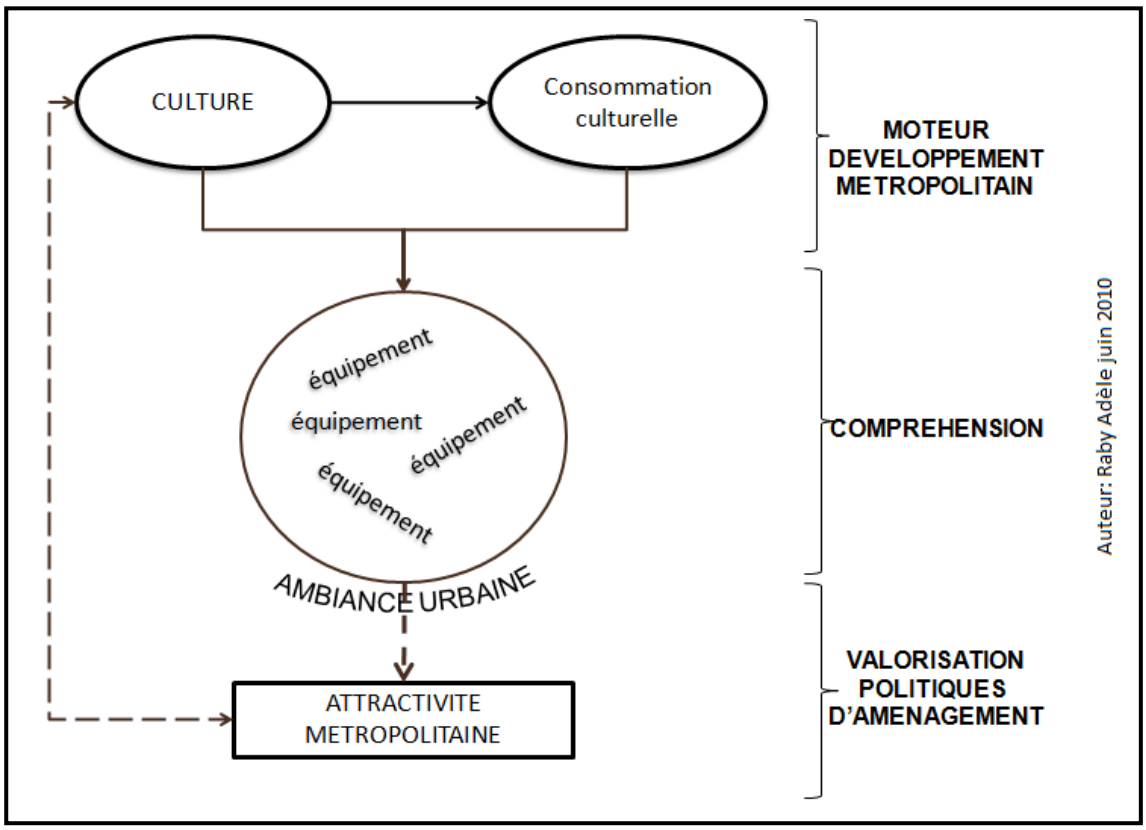


Figure 11 : *Récapitulatif du projet Paris 2030*, une cartographie du Paris-Métropole.

La consommation culturelle est une activité expressive qui reflète une réalisation de soi, de ce que l'on apprécie (Clarks, 2009). A partir des travaux d'Alan Blum, Erving Goffman et Max Weber, une équipe de sociologues américains a redéfini les différentes façons de concevoir un espace selon l'angle de la consommation. Selon eux, la raison qui pousse un individu à consommer un équipement peut être divisée en trois dimensions. Premièrement pour le plaisir de l'apparence, de voir et d'être vu, (la dimension théâtrale), deuxièmement pour le plaisir d'affirmer son identité, montrer qui l'on est, (la dimension authenticité), et, troisièmement pour le plaisir d'accomplir des croyances et des intentions morales, distinguer le vrai du faux (la dimension légitimité). Ces dimensions sont des espaces dont les équipements respectifs offrent une possibilité de consommation similaire. Ces trois dimensions sont définies par des activités qui caractérisent la consommation, une substance qui définit la raison d'être de la consommation et un but que le consommateur peut atteindre (Clarks, 2009).

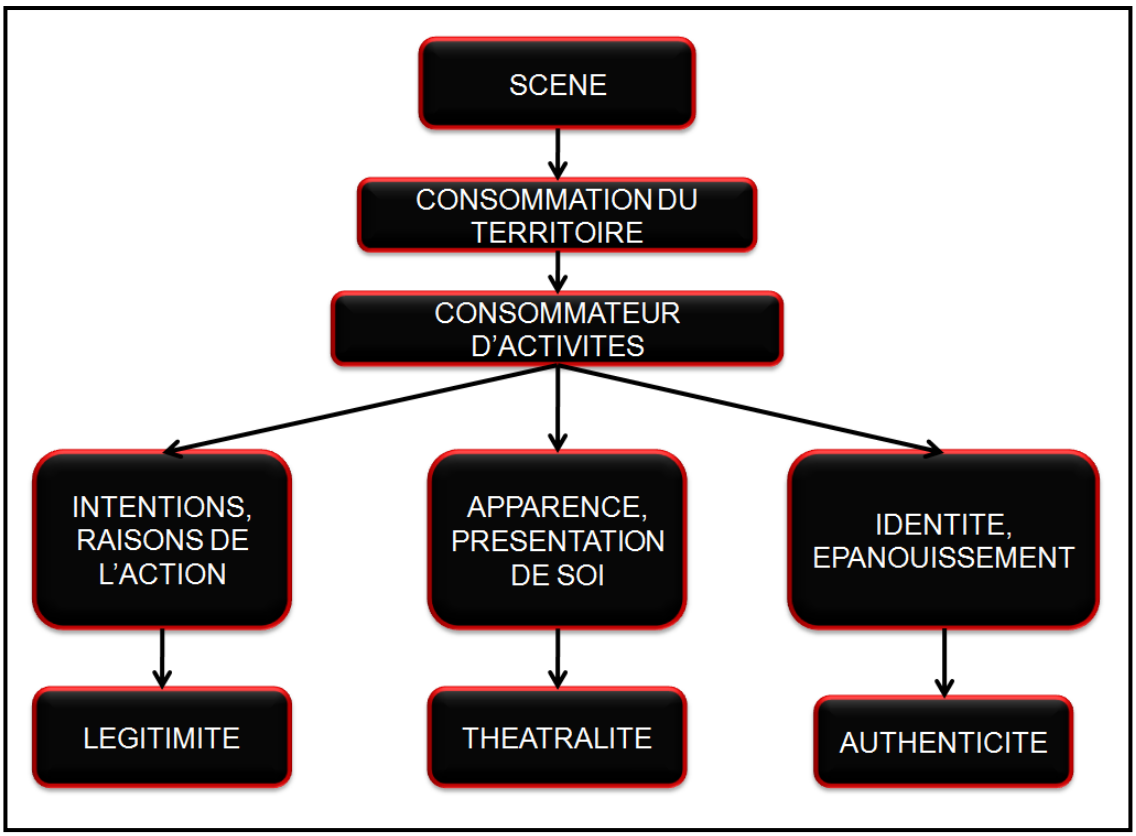


Figure 12 : A Grammar of Scenes.

Dimension légitimité : la dimension légitimité reflète un territoire dont les équipements vont promouvoir le plaisir de se croire et de croire que son action de consommation est vraie ou fausse, bonne ou mauvaise. L'utilisation de l'équipement va être jugée par la morale du consommateur. L'individu ira ici et pas ailleurs parce qu'il a une raison qu'il trouve sensée et digne. Prenons un exemple. Lors des soldes d'été, les magasins de vêtements H&M affichent « fashion for aids », « H&M helps you look good and feel good ». Avec cette démarche, H&M tente de fournir au consommateur une morale, une raison d'acheter les produits de son enseigne puisqu'en le faisant, ils réalisent à la fois un achat et une bonne action. Une dimension légitime va donc être la possibilité pour l'individu de prendre du plaisir à consommer tout en ne perdant pas de vue la morale, la légitimité de son action et ses croyances. Pour mieux cibler les différentes raisons de l'action, Terry Clarks a étudié le concept de scène, lequel lui a permis de mettre en avant les cinq sous-dimensions de la légitimité de consommation, à savoir la tradition, l'égalité, le charisme, l'utilitarisme et l'expression de soi[24].

[24] Description des sous-dimension dans la troisième partie

Dimension théâtralité : Malgré une consommation de masse très importante dans la société actuelle, le foisonnement des genres et des apparences est très important. La dimension théâtrale définit l'action de la consommation en relation avec des expériences esthétiques. L'équipement va donc susciter le plaisir de remarquer les autres ou de se faire remarquer, de pouvoir proposer un jugement esthétique. Un restaurant chic par exemple où une tenue correcte est exigée va permettre à l'individu de se mettre en valeur ou encore de s'exposer aux regards critiques des autres. La dimension théâtrale suscite un sentiment de remise en question permanent de l'apparence et de comparaison avec les autres. Dans la dimension théâtralité, cinq sous-dimensions peuvent être spécifiées : la transgression, la formalité, le voisinage, le glamour et l'exhibition.

Dimension authenticité : la dimension authenticité résume l'action qui permet de s'épanouir dans son identité. L'équipement va donc proposer au consommateur de se construire, de promouvoir un véritable sens pour sa personne. Le stade vélodrome est par exemple un équipement qui promeut au participant un véritable sens de qui il est. En effet, l'image que véhicule le stade permet à l'individu de montrer tout son attachement à l'équipe de l'OM et, explicitement, à son origine qu'est la ville de Marseille. Six sous-dimensions peuvent être distinguées : la localité, l'ethnicité, le corporatisme, l'étatique, l'image de marque et la rationalité.

Dimension	But (du consommateur)	Activités	Substance
Légitimité	Bonne intention, bonne volonté	Soumission, refus de l'interdiction	Intention d'agir, volonté
Théâtralité	Performance, pour la beauté	Installation dans un système d'exposition de soi, de voir et d'être vu	Orientation, comportement, attitude
authenticité	Etre véritable	Réalisation de soi	Identité

Figure 13 : conceptualisation d'une scène, Raby Adèle

Chaque individu dans sa consommation s'approprie une partie du territoire. Il s'identifie à une ambiance dans chacune de ses actions. La territorialisation de l'identification est importante dans la métropole car elle permet aux individus de se reconnaitre dans la ville et de participer pleinement à son développement. Par l'intérêt porté aux processus sociaux de production du sentiment, l'étude de l'identité territoriale forme donc un outil non négligeable. Les rapports spatiaux des individus mesurés dans les ambiances urbaines mettent en avant non

seulement une spatialité, qui représente le vécu des habitants, mais aussi une territorialité synonyme d'affection et de sentiments.

Dans le cadre du Paris-Métropole en pleine construction identitaire, comprendre la production de l'espace en partant de l'individu ou, plus exactement, la territorialisation de l'identité, favorisera « le contrôle politique de l'espace social en offrant aux pouvoirs à l'œuvre un champ concret, clairement repéré et balisé, de légitimité et d'action » [Di Méo, 2008]. La compréhension ainsi que la mesure des ambiances urbaines et des modèles culturels, caractéristique personnelle d'attraction des groupes qui partagent la même sensibilité, permettra de voir comment les individus consomment les ambiances. Ce phénomène social est non négligeable pour les recherches d'amélioration qualitative des politiques d'aménagement.

2.2. Mesures des ambiances urbaines, le codage

L'analyse de la répartition spatiale des ambiances urbaines dans le Paris Métropole est fondée sur l'utilisation de la base de données du projet « Paris 2030 une cartographie culturelle du Paris Métropole. » En considérant que la consommation culturelle promeut un sens aux individus, les auteurs de cette base de données sont partis du postulat selon lequel les équipements sont à la base de la consommation culturelle et sont la retransmission des ambiances urbaines. Pour mesurer les ambiances urbaines, il leur faut donc analyser les équipements culturels qui les composent. La construction de la base de données est divisée en plusieurs étapes. A partir du recensement des équipements dans la base APE (Activité Principale Exercée) de l'INSEE, l'équipe du projet a sélectionné les équipements ayant une influence sur les ambiances urbaines définies (en excluant par exemple l'élevage de bovins ou encore les exploitations forestières n'étant pas significatifs dans les ambiances urbaines du Paris Métropole). A partir de cette liste d'équipements sélectionnés, chaque équipement a été codé en fonction de son action dans l'ambiance urbaine. Le codage allant de 1 à 5, 1 signifiant un poids négatif pour l'ambiance, 5 un poids très positif et 3 la neutralité. Cette approche par codification peut néanmoins être biaisée dans la mesure où chaque équipement contribuera différemment à une ambiance suivant les individus qui le codifient. Il est donc important dans toute l'étude de prendre en compte la part de subjectivité pouvant se mêler à l'interprétation des codages.

Le codage des équipements est basé sur une technique de codage par questionnaire. Dans l'introduction, il est rappelé que le codage est de déterminer si oui ou non chaque sous-dimension joue un rôle important en déterminant un équipement en soi, et non de déterminer le degré dans lequel l'équipement s'intègre dans une dimension particulière. Le codage s'effectue en deux étapes. Premièrement, en déterminant si la sous dimension est positivement

ou négativement représentée par l'équipement et, deuxièmement, en voyant combien l'équipement est essentiel ou va à l'encontre de la sous-dimension. La figure (13) explique la démarche à suivre lors du codage d'un équipement pour la sous-dimension légitimité traditionalisme.

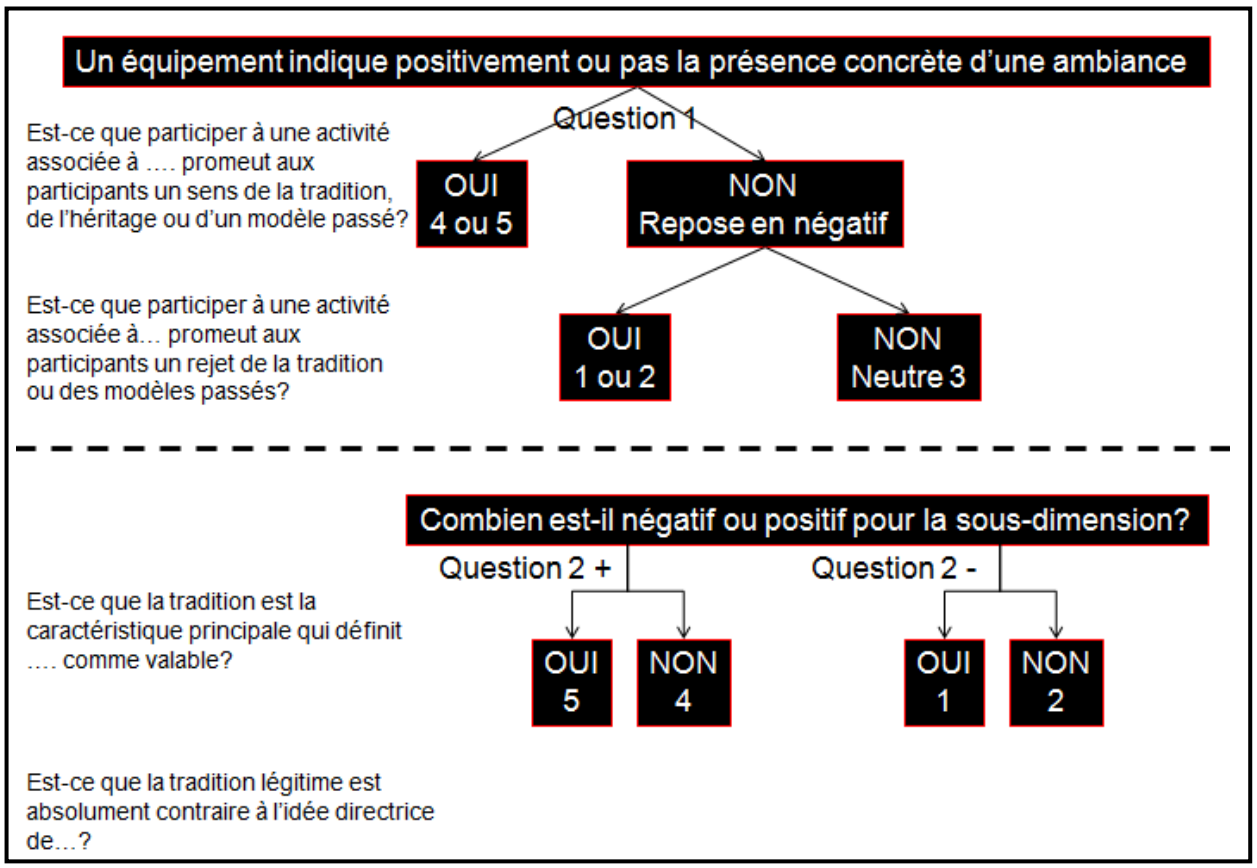


Figure 14 : Procédure du codage.

Procédés de construction de la base de données :

1) Détermination du poids d'un équipement par sous-dimension (d'après le manuel de codage) :

CODAGE			
Equipement/ambiance	TRADITION	CHARISME	UTILITARISME
BOULANGERIE	5	3	5
BIJOUTERIE	4	5	2
FAST FOOD	1	3	5
…	…	…	…

2) Recensement du nombre d'équipements par commune :

NOMBRE D'EQUIPEMENTS PAR COMMUNE			
	PARIS 1	ANTONY	AUBERVILLIERS
BOULANGERIE	16	17	41
BIJOUTERIE	59	3	3

FAST FOOD	172	30	86
…	…	…	…
TOTAL EQUIPEMENTS	5238	1037	1274

3) Calcul du poids total des équipements dans chaque commune :

PARIS 1	tradition	charisme	utilitarisme
boulangerie	16*5=80	3*17=51	41*5=205
bijouterie	64	15	6
Fast food	172	90	430
...	…	…	…
Poids total	20735	17220	20957
Poids total équipement/nombre total d'équipements	20735/5238=**3,96**	17330/5238= **3,29**	20957/5238=**4**

Exemple de calcul pour l'ambiance tradition dans la commune de Paris 1 :

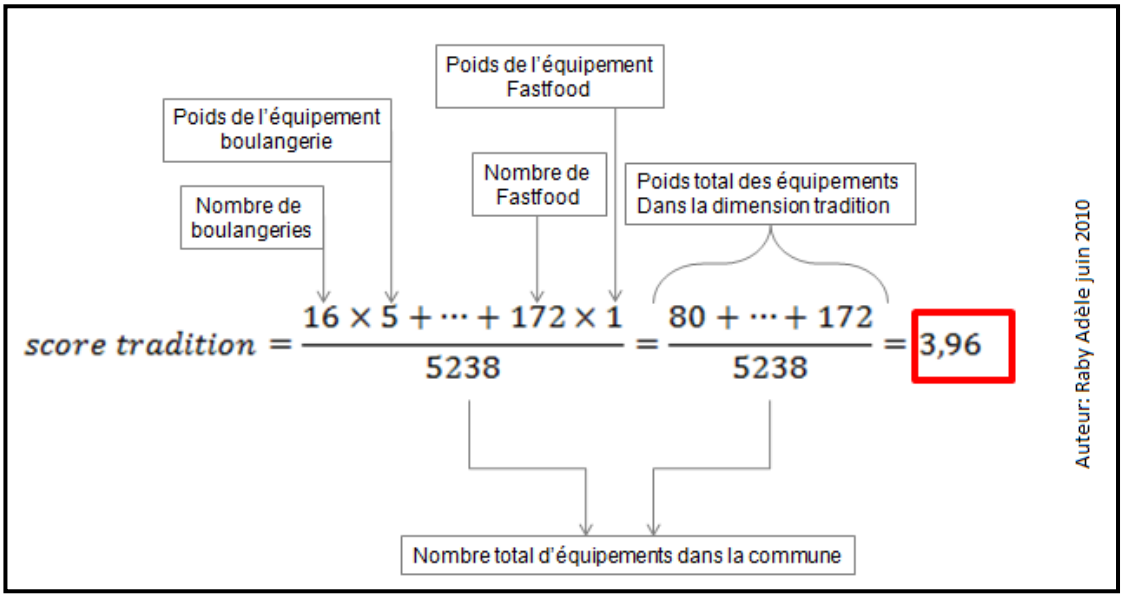


Figure 15 : Calcul des scores des ambiances

Pour la commune de Paris 1, le poids de la sous-dimension tradition sera donc égal à 3,96. Pour construire la base de données dans son entier, il faut répéter ce processus pour toutes les communes et les sous-dimensions.

2.3. Approche géographie culturelle

En partant du postulat selon lequel la consommation culturelle est motrice du développement économique, l'équipe du projet a réalisé un codage des équipements pour localiser les différentes ambiances urbaines (implicitement les différentes consommations culturelles) et permettre ainsi de mieux appréhender l'espace métropolitain et de diriger les politiques d'aménagement de la ville. Dans cette démarche de codification, l'usager est toujours présent. La détermination du poids d'un équipement dans une ambiance est interdépendant des usagers de celui-ci. Dans la première question qui indique si l'équipement joue positivement ou négativement dans la présence d'une ambiance, l'usager est sollicité « Est que participer à une activité associée à [nom de l'équipement] promeut au participant un sens/ un rejet de […]? » Toute l'étude de la localisation des ambiances urbaines est donc basée sur l'approche idéelle et sociétale des usagers mais aussi sur leurs pratiques du territoire qu'est le Paris Métropole. Cette approche est effectuée par le biais de la géographie culturelle dans la mesure où la démarche intègre la dimension idéelle des sociétés à l'analyse de l'espace géographique.

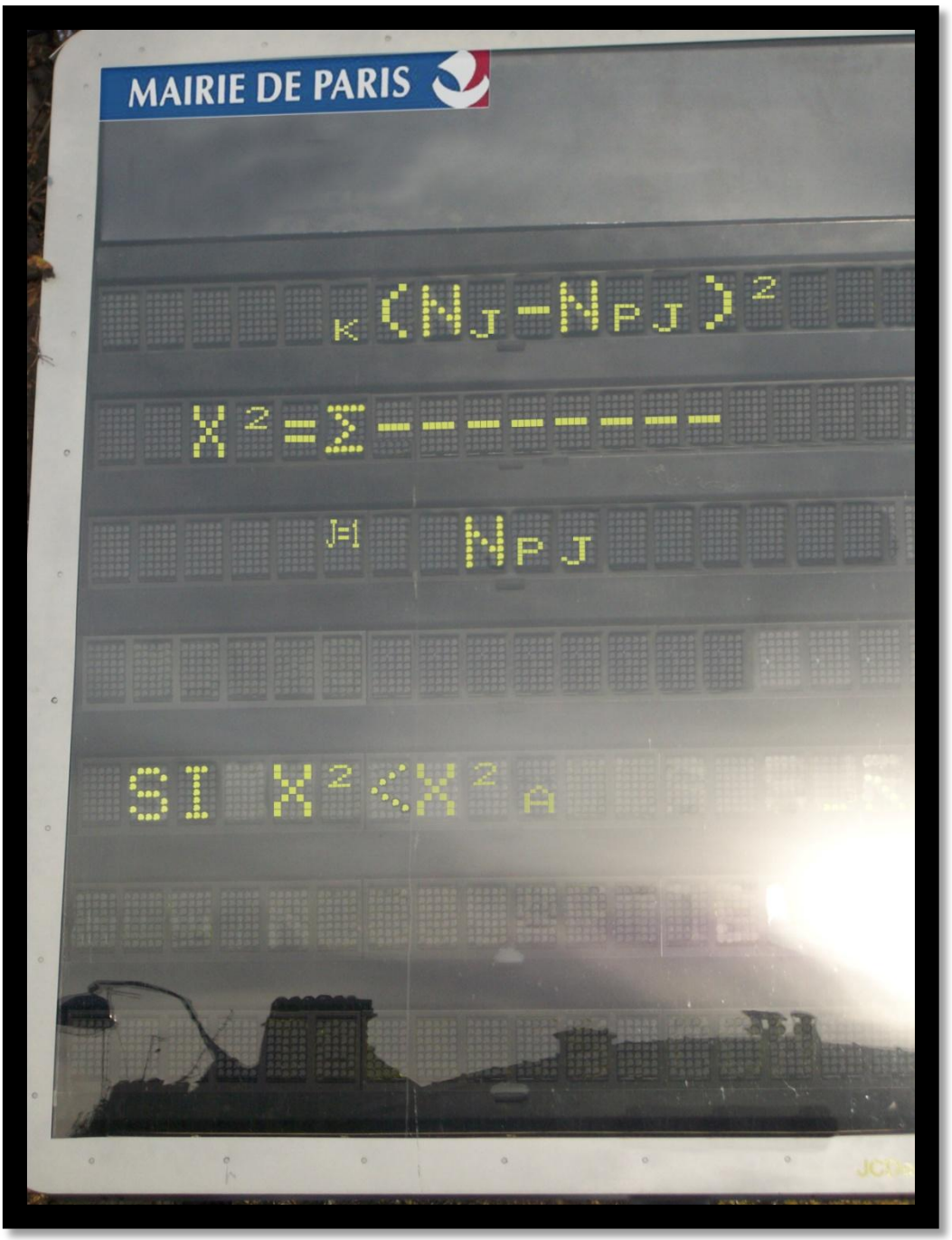
Dans les années 1980, a eu lieu le tournant culturel à l'origine de la géographie culturelle. « Cette dématérialisation du monde, met l'accent sur la valeur explicative des réalités idéelles, qui ne sont plus traitées comme superstructures du monde matériel mais comme composantes majeures et durables des dominances d'une société » [Lévy, 2008]. Cependant, tenter de comprendre la société en elle-même en mettant l'accent sur les phénomènes culturels et non géographiques n'amène-t-elle pas à une recherche trop subjective ? Pierre Claval définit le territoire comme une vision du monde, à une interrogation existentielle sur le monde, sur « le sens que les hommes donnent à leur expérience vécue » [Claval, 1989]. Toutes les études sur les représentations géographiques ont montrées que le paysage perçu et vécu était non négligeable dans la compréhension des territorialités. Cependant, considérer que l'imagerie spatiale et les phénomènes culturels jouent un rôle prépondérant dans la production de l'espace ne développe-t-il pas une sorte de culturalisme et un déterminisme culturel ? Les représentations spatiales sont-elles une explication des comportements selon un principe de cause à effet ? La géographie culturelle est un savoir interprétatif qui tente de comprendre les territoires par les hommes. Or, analyser un territoire exclusivement par les usagers de celui-ci n'est-ce pas une démarche pleinement subjective où l'objectivité du chercheur est biaisée par les filtres sociétaux des individus ? Vouloir « saisir l'espace dans la perspective des groupes qui l'exploitent et y vivent » [Claval, 1997] n'est-ce

pas « croire voir les choses du point de vue d'autrui (et donc) confondre les représentations de l'objet avec l'objet ? » [Sperber, 1982], n'est-ce pas vouloir nier la complexité individu-société en envisageant des rapports à l'espace que seulement dans la dimension symbolique ? » [Rosenberg, 2003]. « Le paradigme culturel repose sur des implicites qui conduisent à nier la spécificité du regard géographique et l'enjeu du savoir géographique » [Rosenberg, 2003].

Outre cette approche usagère des équipements considérés comme la conséquence de la répartition spatiale des ambiances, la démarche de classification des différentes ambiances proposée par l'équipe du projet montre bien que le langage et la diversité des cultures amène à des visions divergentes du monde. En effet, le langage est le reflet de la pensée. Suivant ses origines et son éducation, l'individu ne définira pas de la même façon ses sentiments et n'en aura donc pas la même représentation d'une ambiance urbaine. Cette réalité est d'autant plus vraie dans les sociétés modernes que les échanges culturels sont intenses. En effet, la mobilité grandissante a permis aux individus de pouvoir découvrir de nouvelles façon de vivre, de pensée et la mondialisation a permis de tels flux d'échanges que, même si chaque société à ses valeurs, ses mœurs et ses racines traditionnelles, chaque individu construit ses pratiques en mélangeant les cultures auxquelles il attribue une part d'affectivité. La capture scientifiques des représentations mentales par le biais de la culture pose un problème d'individualité et de pluri culturalité, « les recherches cognitivo-affectives ne sont en réalité rien d'autre qu'un nouveau paradigme épistémologique » [Levy, 2008].

En partant du principe selon lequel les expériences individuelles sont une activité de consommation, l'étude du projet vise à catégoriser et à quantifier ces expériences qui sont toutes véhiculées par les équipements qui les composent. Chaque dimension correspond à une catégorie de sensation selon laquelle un individu recherche à satisfaire par la consommation une expérience particulière. L'approche par codage va cependant poser des problèmes d'interprétation des ambiances urbaines. En effet, la consommation d'un équipement ou d'un autre sera différente suivant ses origines culturelles. Dans quelle mesure peut-on alors considérer la légitimité de l'exportation du codage et des mesures faits outre-Atlantique à un espace européen ? Dans le cas de la métropole parisienne, le cadre culturel des présupposés américains peut-il être considéré comme valide ? Peut-il revêtir un caractère universel ? Construire une cartographie des ambiances urbaines à partir de ce codage ne peut-elle pas plus être considérée comme une cartographie du paysage mental de l'Amérique culturelle sur Paris qu'une véritable cartographie des ambiances urbaines perçu par les habitants du Paris métropole? En partant du postulat selon lequel les équipements définissent les ambiances urbaines, quel légitimité peut-être accordée à la décision qu'un équipement révèle ou non une dimension urbaine ? Les différentes typologies des ambiances ne sont-elles pas définit par un imaginaire culturel influencé par l'éducation, les pratiques et les mœurs de la société dans laquelle l'individu a évolué ?

TROISIEME PARTIE
Analyse spatiale et statistique



« Etre parisien, ce n'est pas être né à Paris, c'est y renaître »

Sacha Guitry

ANALYSE SPATIALE ET STATISTIQUE

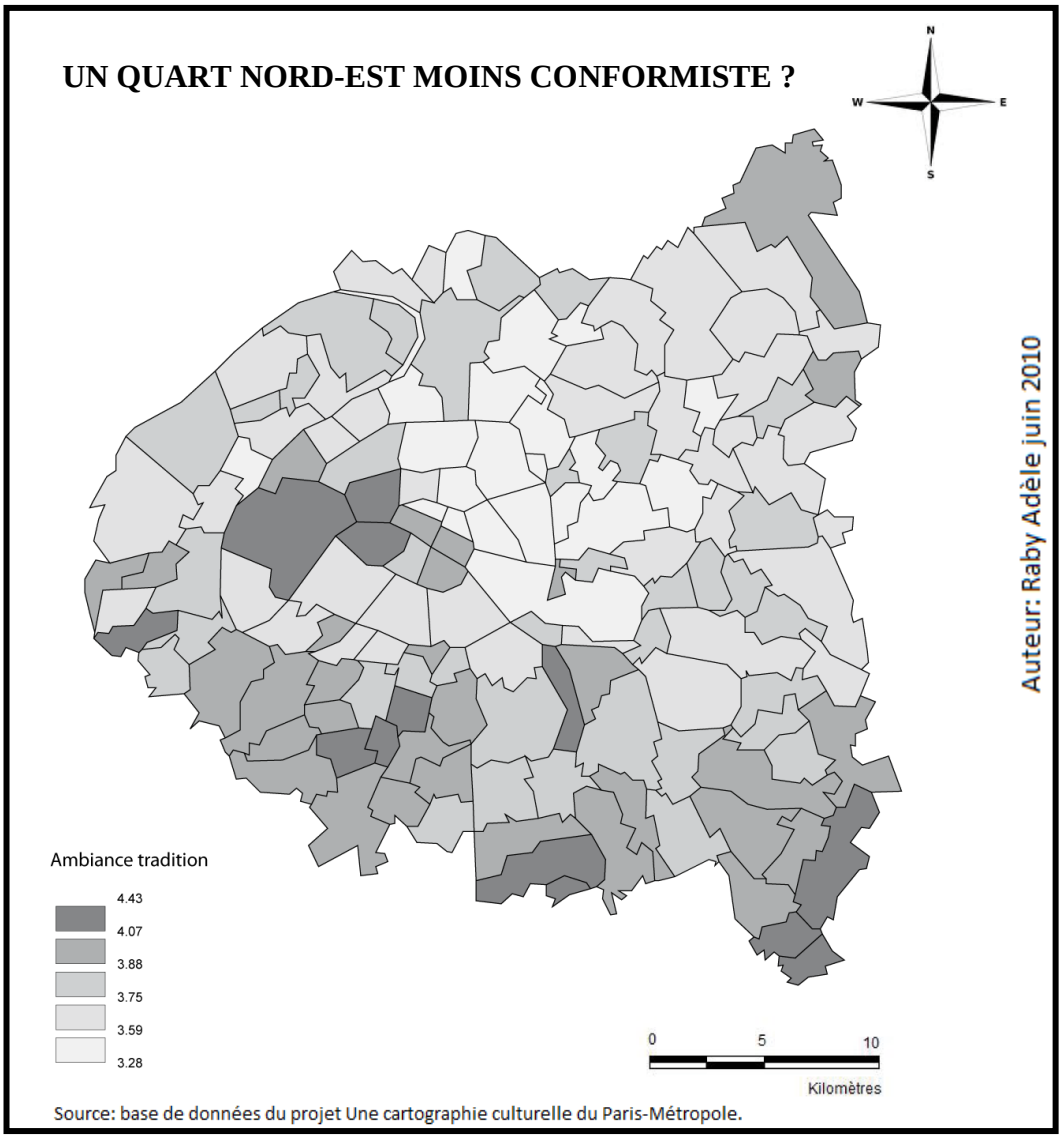
1. Dimension légitimité

1.1 Sous-dimension tradition

TRADITION		
Définition	Description	Equipement
Ensemble des pratiques, des idées, des connaissances etc transmis de génération en génération	-faire appel aux héritages et au passé -met en relation avec la tradition	Restaurant traditionnel, alimentation du terroir, fromagerie, boulangerie, école, théâtre, cinéma…

Dans le Paris métropole, l'ambiance tradition est visible dans toutes les communes dans la mesure où l'échelle du poids des équipements dans la dimension tradition varie entre 3,28 et 4,43. On peut tout de même distinguer trois regroupements de communes où l'ambiance tradition est beaucoup plus représentée, le sud du département des Hauts de Seine, le sud du Val de Marne et enfin l'ouest de Paris, et dans ces îlots, deux types de classification. En effet, dans les arrondissements parisiens l'ambiance tradition est définie par l'importance du nombre d'équipements en relation avec le patrimoine (musées, galeries d'arts, gestion du patrimoine culturel…), tandis que l'ambiance tradition des communes du Val de Marne et des Hauts de Seine repose sur des commerces de proximité tels que les boulangeries, les charcuteries et les boucheries. La dimension traditionnelle peut donc être subdivisée en deux sous-catégories, celle de la tradition du patrimoine architectural et artistique et celle de la tradition culinaire.

A côté de ces zones où l'ambiance tradition est marquée par la forte présence d'un type d'équipements particuliers, les arrondissements du nord-est parisien ainsi que les communes de la Seine Saint Denis forment une vaste zone sans particularismes traditionnels.

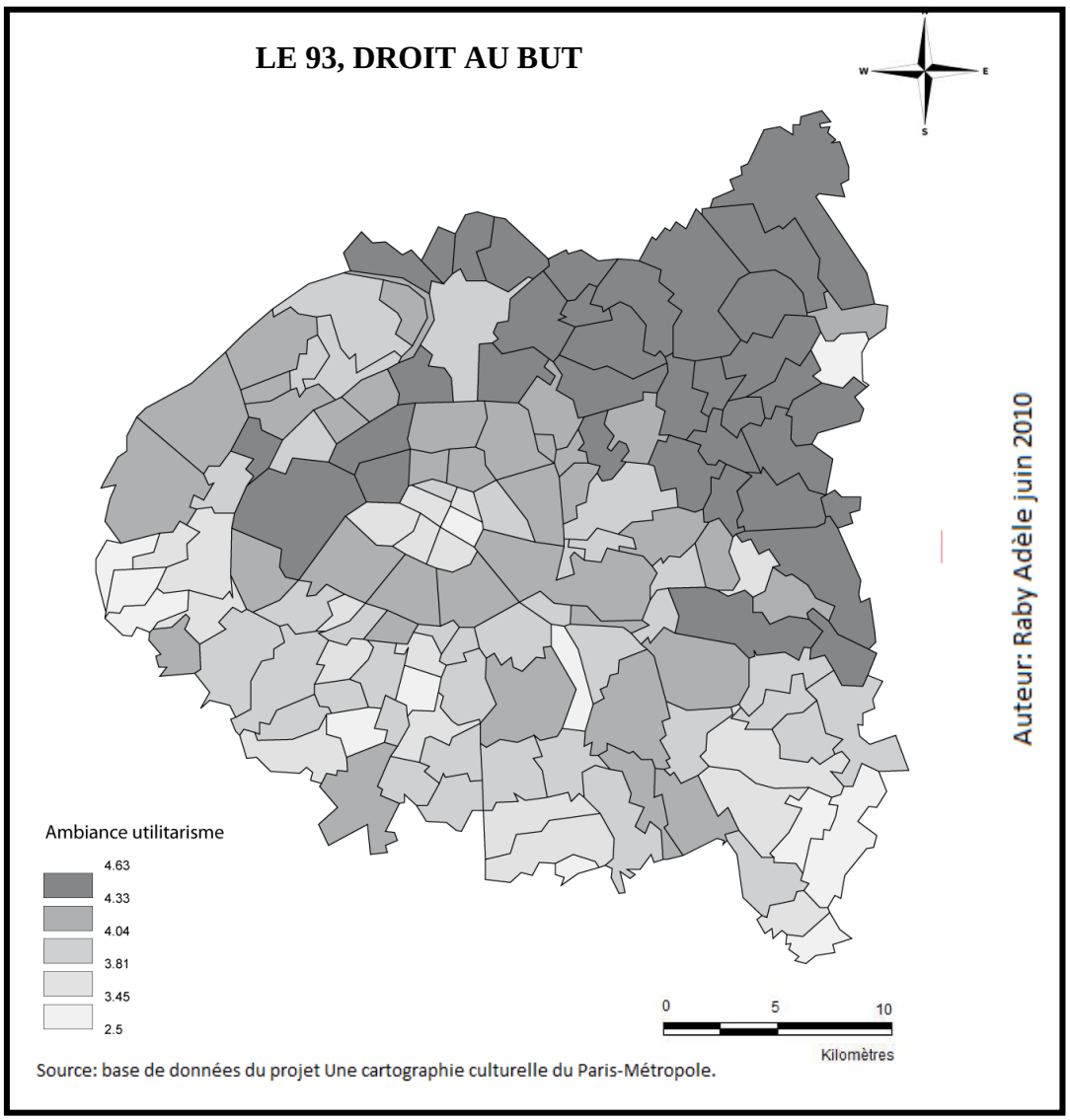


Carte 7 : Sous-dimension Tradition

1.2. Sous-dimension utilitarisme

UTILITARISME		
Définition	Description	Equipement
Caractère qui a une fin utilitaire, un intérêt matériel, personnel. Qui recherche, qui est essentiellement tourné vers l'utile	-faire appel à l'utilité de l'équipement, sans autre objectif -viser l'efficacité, la rapidité -maximisation du but	Boulangerie, supermarché, hypermarché, café, tabac, poste, banque, école, coiffeur…

Le caractère utilitariste d'un équipement se décline par sa fonctionnalité et sa simplicité. Les restaurants rapides offrant la possibilité d'effectuer toutes ses commandes au volant de sa voiture sont par exemple des équipements significatifs pour l'ambiance utilitarisme. Dans le Paris métropole, l'ambiance utilitarisme oppose majoritairement les communes de la Seine Saint Denis et du nord-est de Paris à toutes les autres communes du Paris Métropole. Cette distinction se justifie de deux façons différentes. Dans un premier temps, pour les arrondissements parisiens, la quantité largement supérieure aux autres communes de services à la personne (activités médicales et juridiques, les banques…) caractérise l'ambiance utilitarisme. Deuxièmement, dans les communes de la Seine Saint Denis, l'offre en équipement est non seulement peu abondante mais aussi définie par des équipements suivant exactement la définition de l'utilitarisme, c'est-à-dire l'efficacité, la rapidité et l'utilité (les fastfoods, les supermarchés, les commerces de détails…) Le calcul du codage étant effectué en fonction du nombre total d'équipements dans chaque commune, le résultat n'en est que plus significatif pour la Seine Saint Denis.



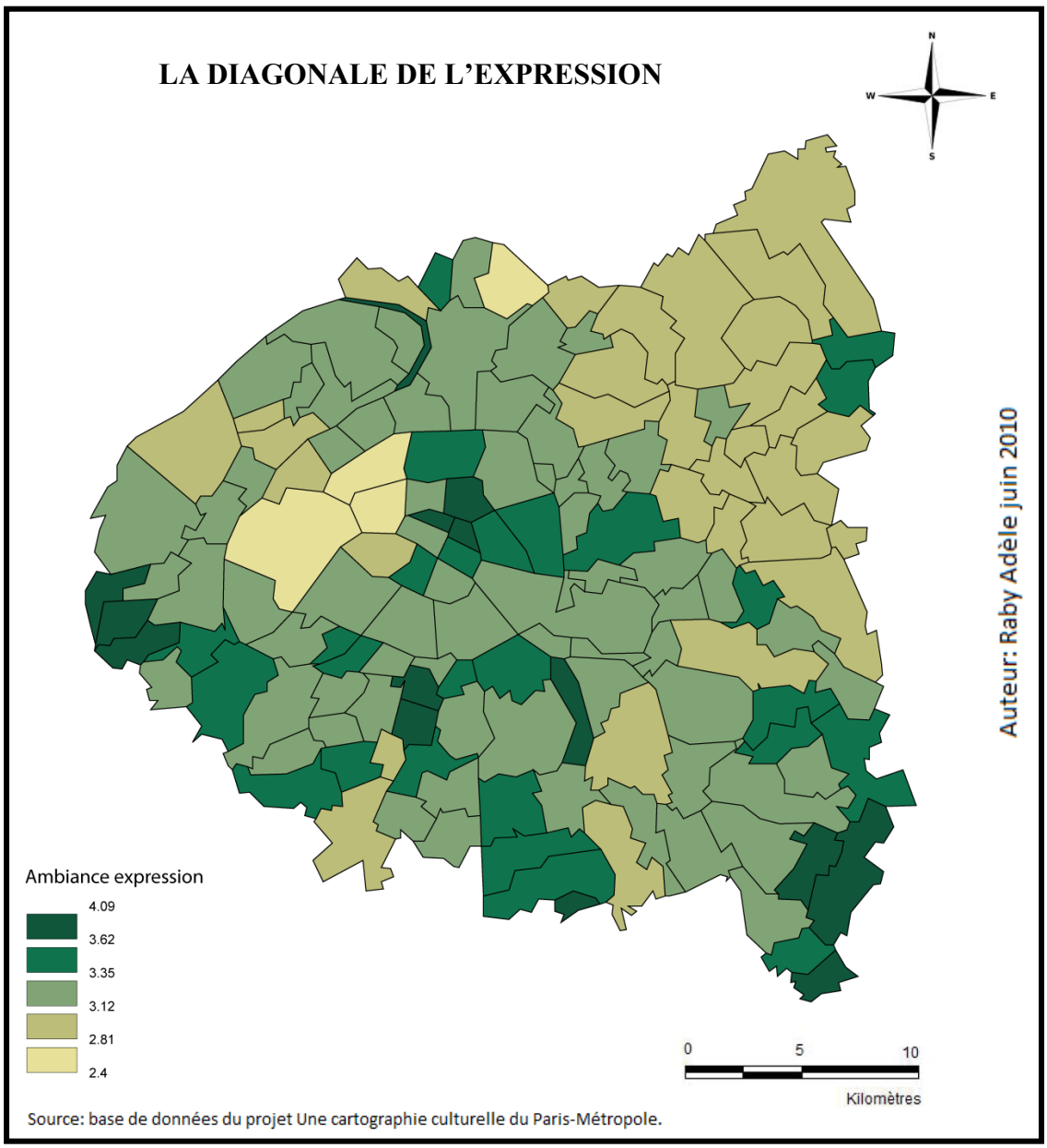
Carte 8 : Sous-dimension utilitarisme

1.3. Sous-dimension expressionnisme

EXPRESSIONNISME		
Définition	Description	Equipement
Faculté de manifester ses sentiments, pouvoir de manifester sa pensée	-manifestation de la créativité individuelle, du choix personnel	ateliers de vêtements sur mesure, architecture, studio photo, université, coiffeur…

Les équipements expressionnistes sont des infrastructures qui proposent aux participants un choix dans leur consommation. On parle donc d'un pouvoir de manifester sa pensée. Par exemple, les restaurants Subway, en proposant aux consommateurs de composer eux-mêmes leurs sandwichs, incitent l'usager à user de créativité et d'expression de leurs goûts. Dans le Paris Métropole, l'ambiance expressionisme se localise selon un axe nord-ouest/sud-est excluant majoritairement les communes de la Seine Saint Denis et le nord-ouest de Paris. La forte présence de cette ambiance dans les arrondissements parisiens centraux est due à l'importance des équipements liés au textile, à la fabrication sur mesure de vêtements, au commerce de détail de vêtements… Ces arrondissements sont d'ailleurs recensés auprès des guides touristiques comme représentatifs du « Paris vitrine »[25]. Les autres arrondissements parisiens et les communes limitrophes de banlieue revêtent un caractère plus artistique dans le type d'équipements qu'ils proposent. En effet, c'est dans ces communes et, en particulier, à l'est de Paris que sont installés la majorité des studios photo, des ateliers d'artistes… En revanche, pour les communes plus éloignées et situées aux frontières du Paris Métropole, l'ambiance expression est définie par une offre qui n'est pas liée à la manifestation de la création individuelle, mais à des équipements comme les salons de coiffures, les supermarchés, les commerces de détail…

[25] http://www.parisinfo.com/visite-paris/paris-quartier-par-quartier/dossier/paris-quartier-par-quartier_paris-vitrine



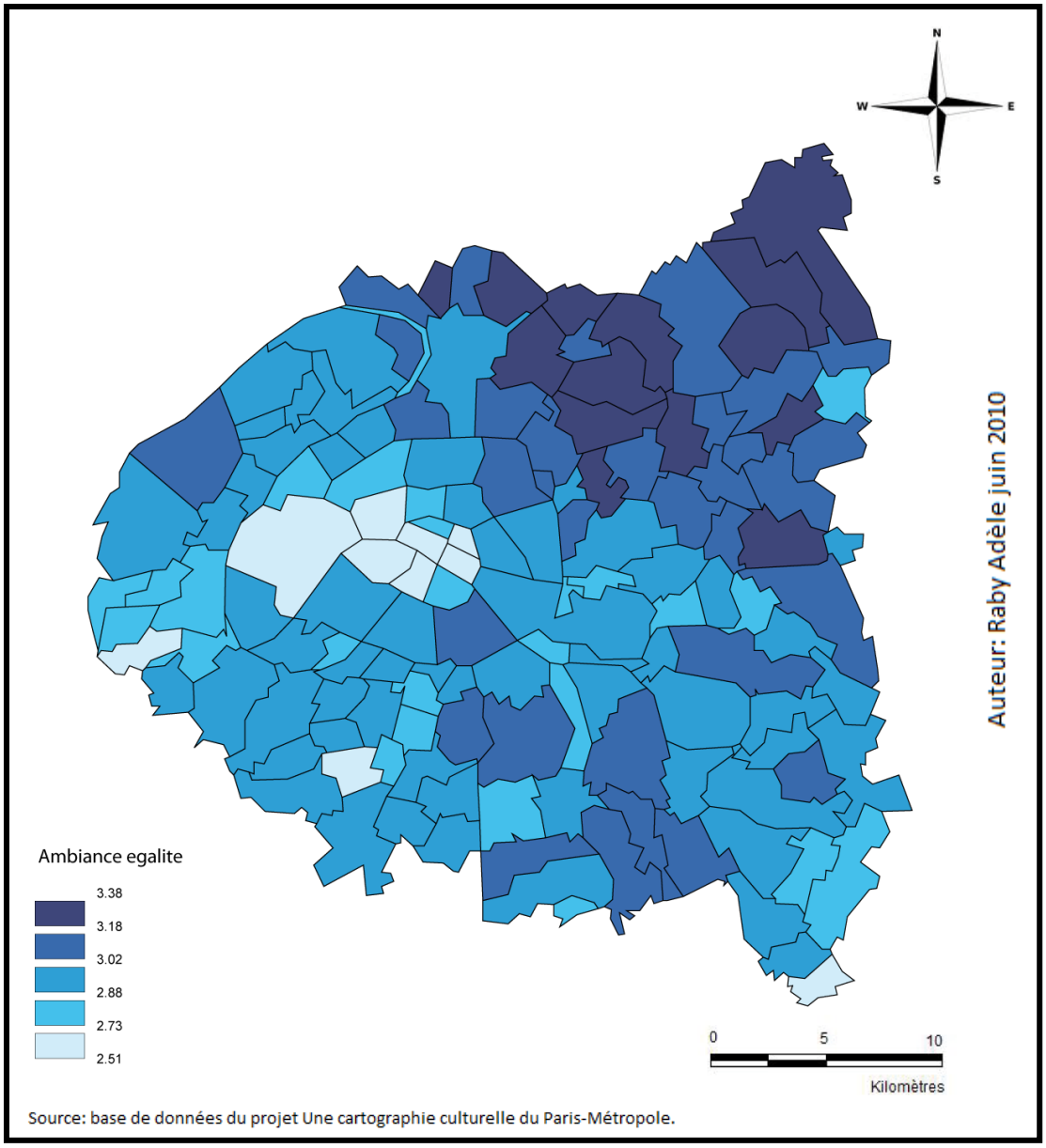
Carte 9 : Sous-dimension expressionisme

1.4. Sous-dimension égalitarisme

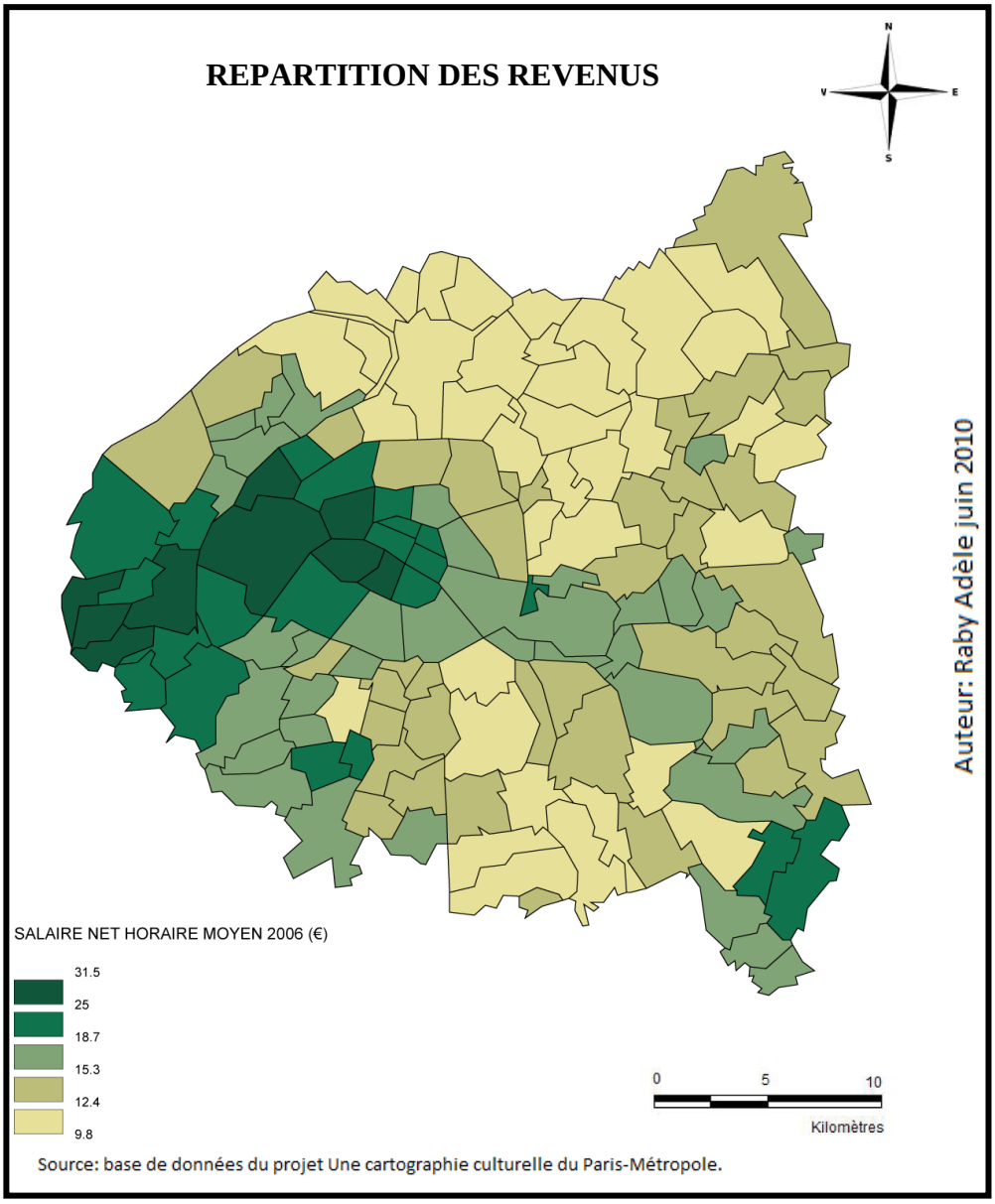
EGALITARISME		
Définition	Description	Equipement
Doctrine qui vise à l'égalité, qui définit l'égalité comme absolue.	-adaptation de l'équipement à un large panel de la société -pas de restriction d'accès -attachement à l'égalité humaine	Boulangerie, hypermarché, café, fastfood, poste, activité juridique, école, bibliothèque…

L'échelle de variation du poids de l'ambiance égalitarisme n'est pas très étendue et stagne aux alentours de 3, qui est un indice de neutralité. Parmi toutes les communes du Paris Métropole, deux zones ressortent : les communes du nord-est de la Seine Saint Denis marquées par leur caractère égalitaire, d'une part et, les arrondissements centraux et à l'ouest de Paris très peu représentatifs de cette ambiance d'autre part.

La répartition des équipements plus ou moins pesant pour l'ambiance égalitarisme est fonction de la population des communes. En effet, en comparant la carte des salaires net horaires moyen en 2006 (carte 11) et la carte de localisation de l'ambiance égalitarisme (carte 10), on peut remarquer que là où se situent les populations les plus démunies sont présents les équipements les plus égalitaires et inversement.



Carte 10 : Sous-dimension égalitarisme

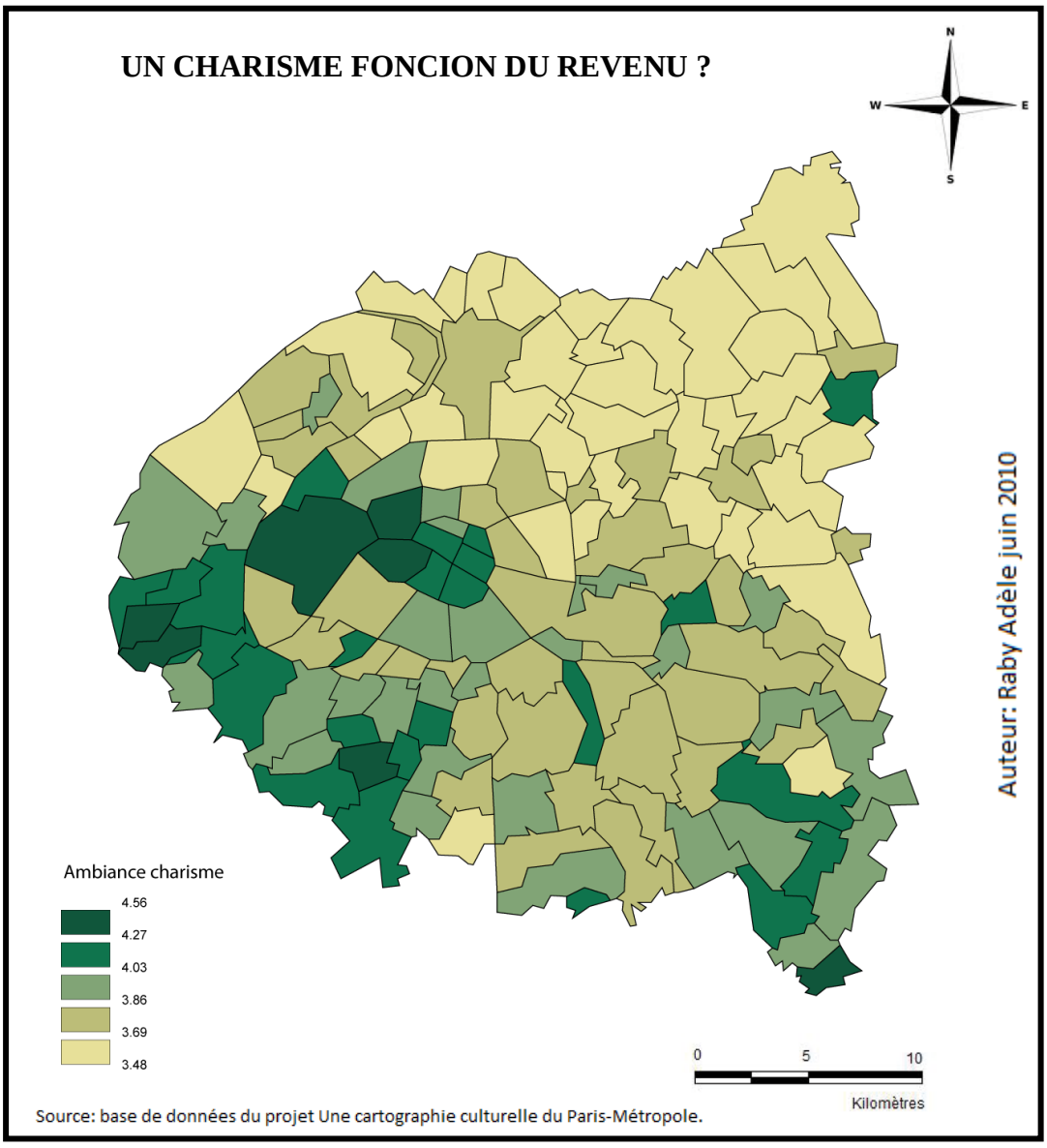


Carte 11 : Répartition de la population en fonction des revenus

1.5 Sous-dimension charisme

CHARISME		
Définition	Description	Equipement
Autorité d'une personne reconnue, prestigieuse, ascendant exercé sur autrui	-opportunité d'être en présence d'une figure exceptionnelle -culte de la personnalité -personnalité rend valable l'équipement	Pâtisserie, fabrication de vêtements sur mesure, bijouterie, discothèque, activité d'architecture, studio photo, activité artistique…

L'ambiance charisme se définit par la possibilité de côtoyer physiquement ou mentalement un personnage célèbre. Dans cette ambiance, les individus considèrent les infrastructures comme valables dans la mesure où les consommateurs peuvent mener un culte de la personnalité. Les zones pourvues de l'ambiance charisme recoupent quasiment celles qui sont marquées par l'ambiance égalitarisme, puisque ces dimensions sont complémentaires, comme on peut le remarquer d'après le descriptif de chacune. Un équipement offrant l'opportunité de côtoyer une personnalité (chef cuisinier, artiste, DJ…) aura forcément un coût plus élevé qu'un équipement « banal ». Son accès sera alors plus sélectif et donc moins égalitaire. En conséquence, les communes révélant une ambiance charisme sont, d'après la carte de répartition des revenus, les communes les plus riches.



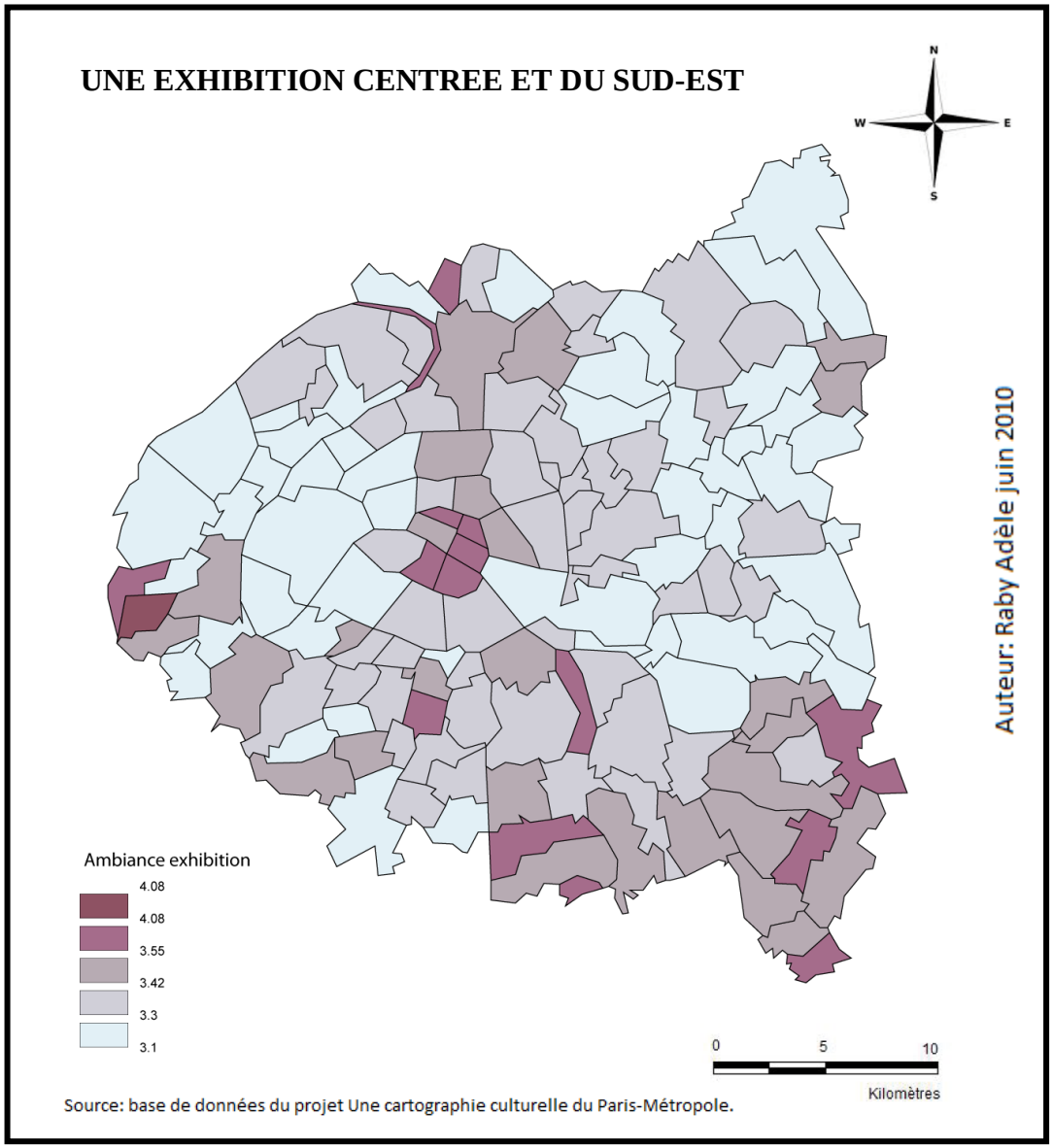
Carte 12 : Sous-dimension charisme

2. Dimension théâtralité

2.1. Sous-dimension exhibitionnisme

EXHIBITIONNISME		
Définition	Description	Equipement
Fait d'exhiber en public sa vie privée, ses sentiments, ce que l'on ne devrait pas montrer	-encourage l'expérience de voir et d'être vu -expérience des représentations mutuelles, -fait de s'imposer, de se faire remarquer	Bijouterie, discothèque, activités de spectacle, coiffeur, salon de beauté…

L'exhibitionnisme défini ici comme l'expérience des représentations mutuelles se caractérise comme l'envie de se montrer, la curiosité de voir l'autre, et de se comparer à lui. L'ambiance exhibitionnisme est donc créée par des regroupements de magasins vestimentaires, de lieux de représentation (salle de spectacle, discothèque, salle de fitness…) ou encore de tous les équipements se rapportant à l'apparence physique des individus. Dans le cœur de Paris, se distinguent les arrondissements centraux, définis comme le « Paris vitrine ». L'ambiance exhibitionnisme y est très bien implantée sous forme, par exemple, de commerces d'habillement, de bijouteries, allant du commerce de détail aux grandes chaines. Dans le sud du Val de Marne, on peut aussi trouver cette ambiance dans un îlot de communes. Cependant, la nature des équipements y est différente. En effet, le commerce de détail dans ces communes est quasiment nul. La consommation s'effectue en majorité dans des zones industrielles ou des centres commerciaux offrant toutes une multiplicité de services (hypermarchés, magasins vestimentaires, coiffeurs, salon de beauté…) réunis dans un même lieu.



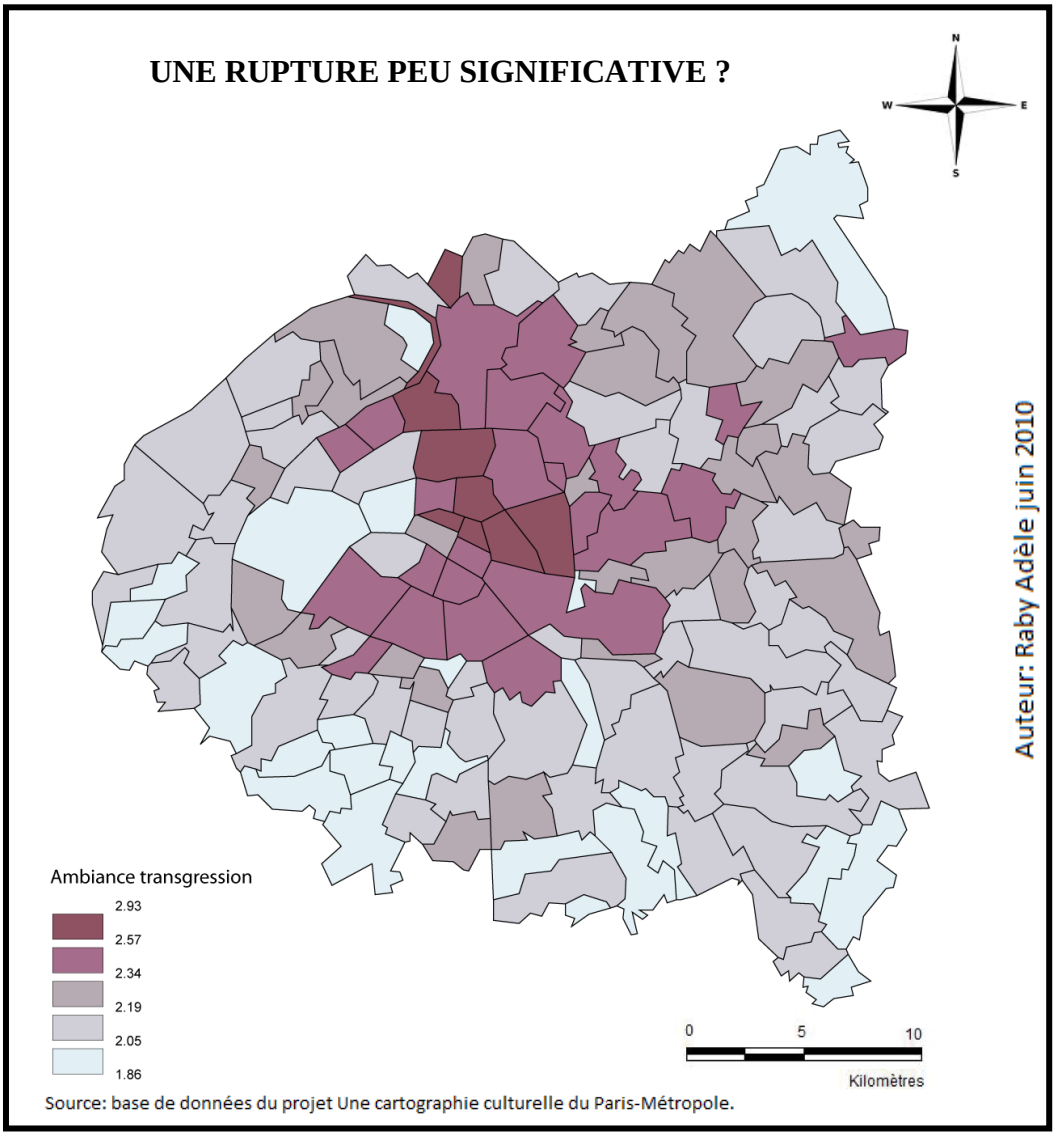
Carte 13 : Sous-dimension exhibitionnisme

2.2. Sous-dimension transgression

TRANSGRESSION		
Définition	Description	Equipement
Action d'enfreindre un ordre, une loi, une obligation	-fait de prendre part à rompre une routine quotidienne -se démarquer de la société	Bijouterie fantaisie, tatoueur, discothèque, sex-shop, boutique d'ésotérisme…

La caractéristique transgressive d'un équipement se définit par la rupture des codes. Un individu par l'intermédiaire d'un équipement transgressif peut affirmer son extraversion. Le codage des équipements montre qu'aucune commune n'est représentative de l'ambiance

transgression. En effet, l'échelle de codification est comprise entre 1,86 et 2,93. A l'échelle communale, les équipements ayant un poids de 4 ou 5 ne sont pas assez nombreux pour pouvoir faire ressortir ce caractère anticonformiste. Une codification plus précise aurait été plus appropriée dans la mesure où les équipements rompant les normes de la société ont tendance à se regrouper spatialement à l'échelle d'une ou plusieurs rues (rue de la Roquette dans le 11ème arrondissement, rue Saint-Denis dans le 1er et le 2ème arrondissement…)

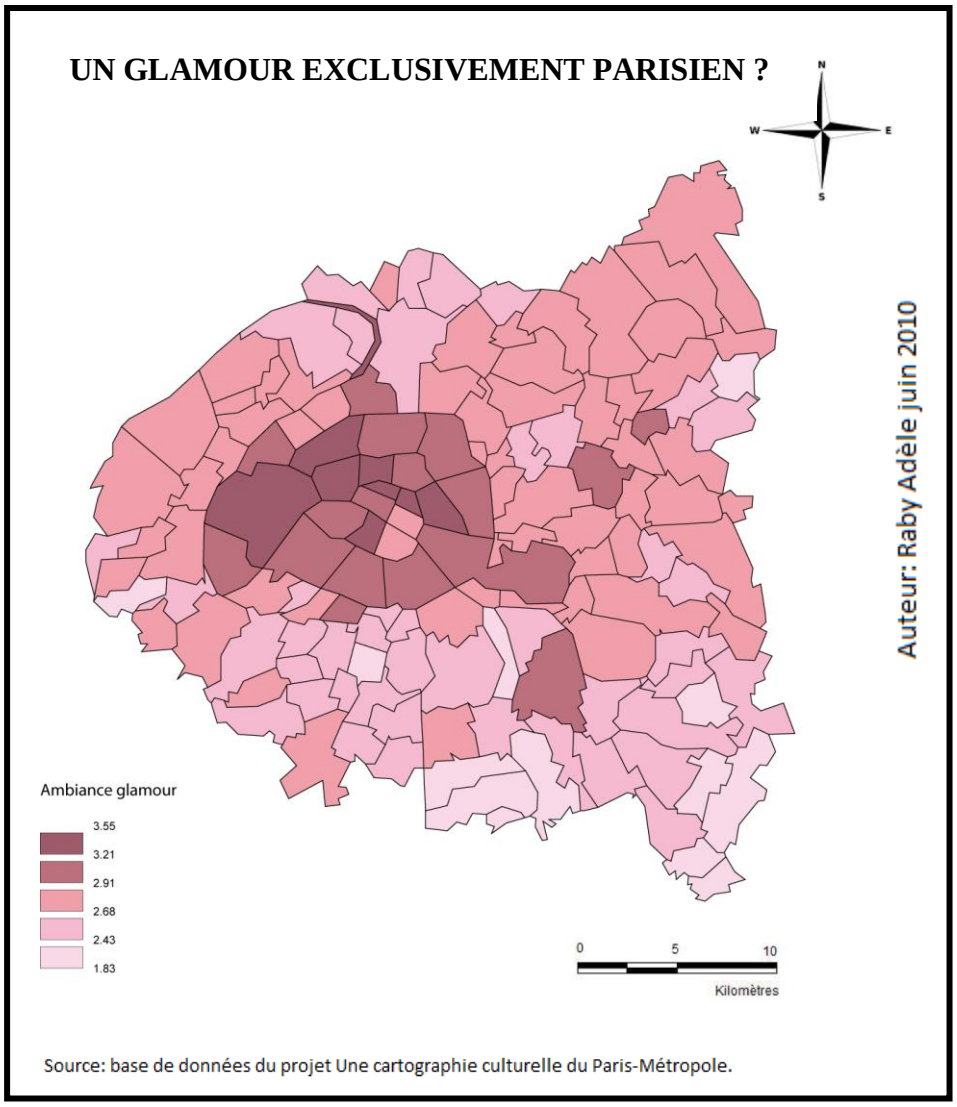


Carte 14 : Sous-dimension transgression

2.3. Sous-dimension glamour

GLAMOUR		
Définition	Description	Equipement
Faculté charmante et séduisante peu sexualisée	-se voir dans la dernière tendance, être au dernier cri de la mode, être « fashion », être l'inspiration des autres	Commerce de vêtements, édition de journaux, bijouterie, discothèque, studio cinéma, activités artistiques, galerie d'art…

La définition de l'ambiance glamour peut dans sa description être plus assimilée à une ambiance tendance. En effet, les infrastructures caractéristiques de cette dimension vont permettre à l'individu d'être toujours à l'affût des dernières tendances de la mode. La localisation de cette ambiance fait ressortir la quasi-totalité des arrondissements parisiens et confirme la réputation de cité de la mode et du design attachée à la capitale. Encore une fois, le Paris vitrine mais aussi chic et tendance sont spatialement les marqueurs les plus forts de cette ambiance glamour.

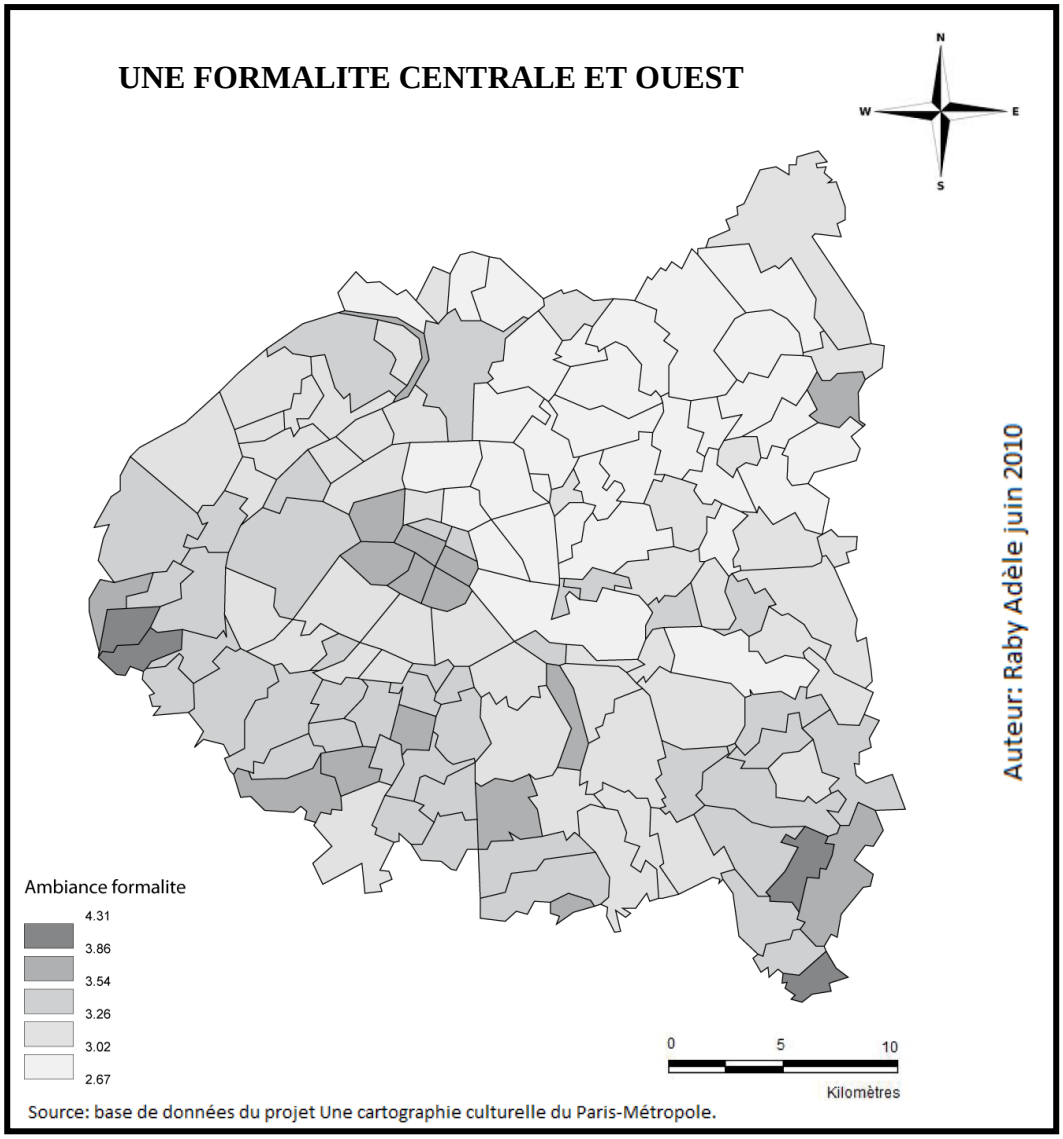


Carte 15: Sous-dimension glamour

2.4. Sous-dimension formalité

FORMALITE		
Définition	Description	Equipement
Acte qu'on est obligé d'accomplir mais auquel on attache peu d'importance	-assurance d'un code, d'une manière d'être -jouer un rôle que le lieu exige	Restaurant chic, sex-shop, club de sport, discothèque, salle de spectacle…

La localisation de l'ambiance formalité peut être analysée en deux temps. Premièrement, dans le quart est/nord-est, se situent les communes dont les équipements ne répondent pas à la définition donnée de cette dimension, puisque les équipements, qui restent majoritairement des infrastructures de proximité telles que les boulangeries, charcuteries, supermarchés..., n'ont pas d'accès restrictif et ne nécessitent aucune attitude particulière, (absence de code vestimentaire, et de tenue comme celle requise par exemple à l'opéra…) Dans un second temps, on peut voir que les équipements qui exigent une tenue particulière aussi bien de comportement (opéra) que d'habillement (club privé) sont situés dans les communes des Hauts de Seine, du Sud du Val de Marne et dans les quartiers centraux et à l'ouest de Paris. Or ces zones font partie des communes les plus aisées du Paris Métropole. Ces équipements marquent donc une certaine répartition spatiale de la conventionalité.



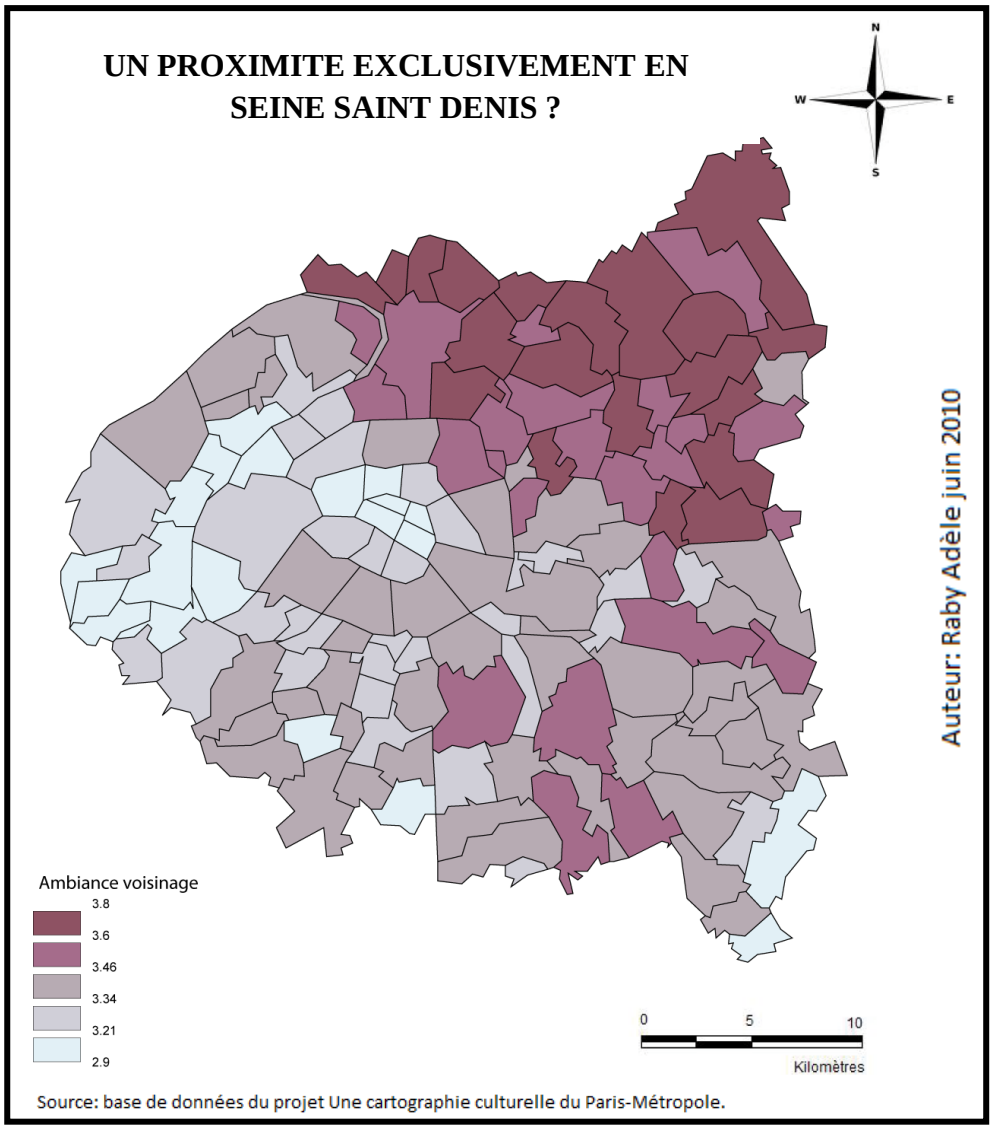
Carte 16 : Sous-dimension formalité

2.5. Sous-dimension voisinage

VOISINAGE		
Définition	Description	Equipement
Proximité dans le temps ou dans l'espace	-définit une relation de proximité avec les autres, une relation de face à face -chaleureux, familier…	Boulangerie, supérette, commerce au détail, café, tabac, organisation religieuse, salon de thé…

A l'inverse des équipements de l'ambiance formalité qui signalent une certaine rigueur et une manière d'être, les équipements de l'ambiance voisinage sont représentatifs de liens plus personnels et conviviaux. Ils sont majoritairement situés dans les communes du quart nord-est, particulièrement réputées pour leurs quartiers populaires. Le caractère voisinage des

équipements de cette sous-dimension se définit par l'intensité des liens qu'un individu pourra entretenir avec les autres consommateurs. Prenons l'exemple d'un café starbuck et d'un bistrot. La relation entretenue avec non seulement les serveurs mais aussi les autres individus seront absolument différentes. Le bistrot sera plus convivial et offrira la possibilité d'avoir des liens plus intime avec les serveurs, les consommateurs… Le starbuck se révélera plus conformiste et plus impersonnel. La convivialité du bistrot et la possibilité d'entretenir un lien plus intime avec les consommateurs caractérisent l'ambiance voisinage de cet équipement.



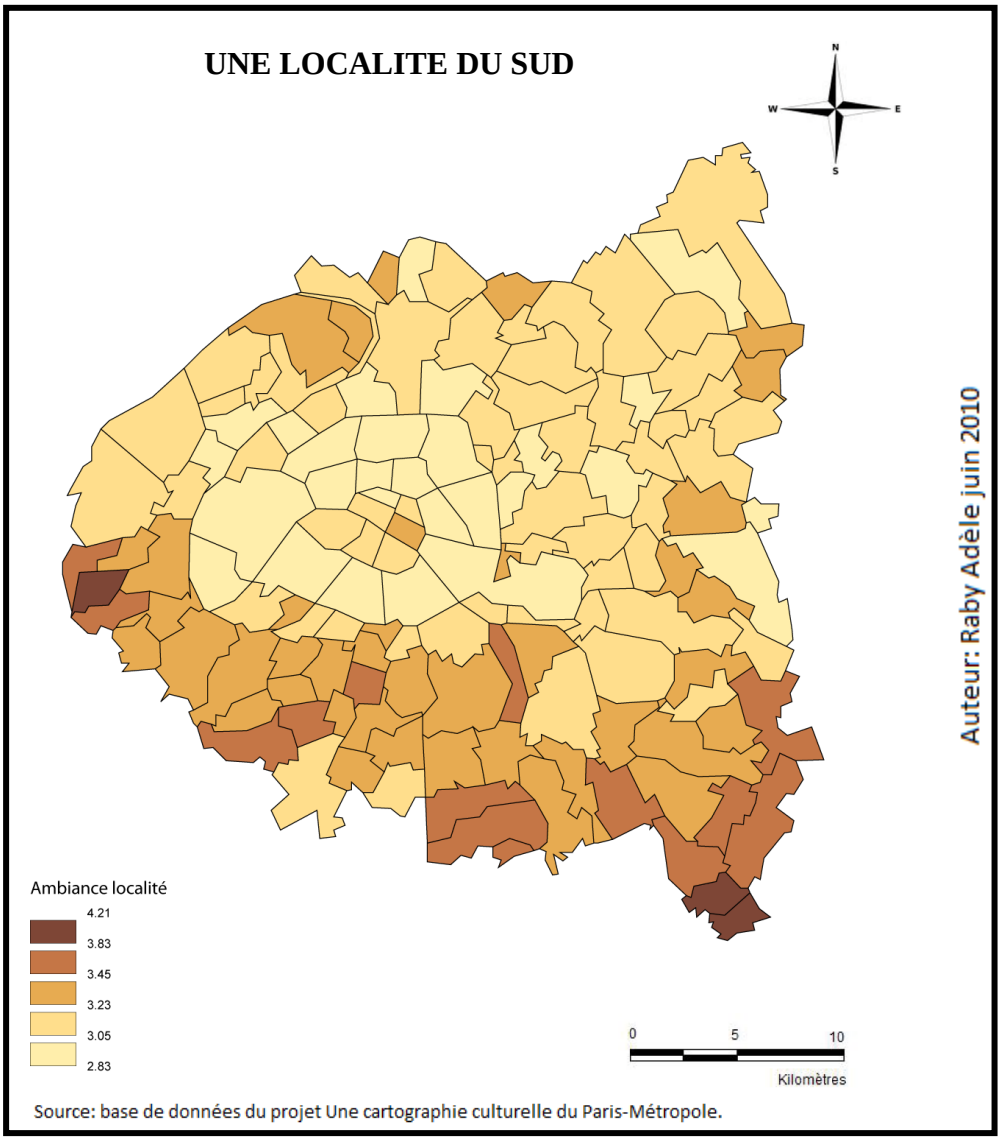
Carte 17: Sous-dimension voisinage

3. Dimension authenticité

3.1. Sous-dimension localité

LOCALITE		
Définition	Description	Equipement
La position d'un site, d'une zone, d'un quartier	-idée de « à la maison » -équipement unique, enraciné, irremplaçable	Commerce de détail, école, organisation religieuse, bibliothèque…

Chaque individu s'authentifie à un ou plusieurs lieux en fonction de son histoire personnelle (lieu de naissance, de jeunesse…) Cette authentification se symbolise par l'idée qu'un espace puisse revêtir un sens protecteur et des valeurs sûres et connues. Dans le Paris Métropole, l'ambiance localité se situe dans les communes du Sud. Plus ces communes sont éloignées de Paris et plus le poids des équipements en localité est important. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette répartition. Tout d'abord, plus les communes sont éloignées de Paris et moins l'air urbaine quelle constitue est grande. Elles sont donc plus proches des communes rurales que celles strictement urbaines. Leurs équipements sont plus caractérisés par des infrastructures familiales, des commerces de détail… Ils véhiculent donc une forme de convivialité et une personnalité particulière. Dans la même optique que l'ambiance transgression, ne peut-on pas ici critiquer l'échelle de l'étude ? Chaque arrondissement n'est-il pas doté d'un quartier où les liens individu/espace sont prédominants ? L'appellation « vie de quartier » n'est-elle pas révélatrice d'un sentiment de localité très fort ?

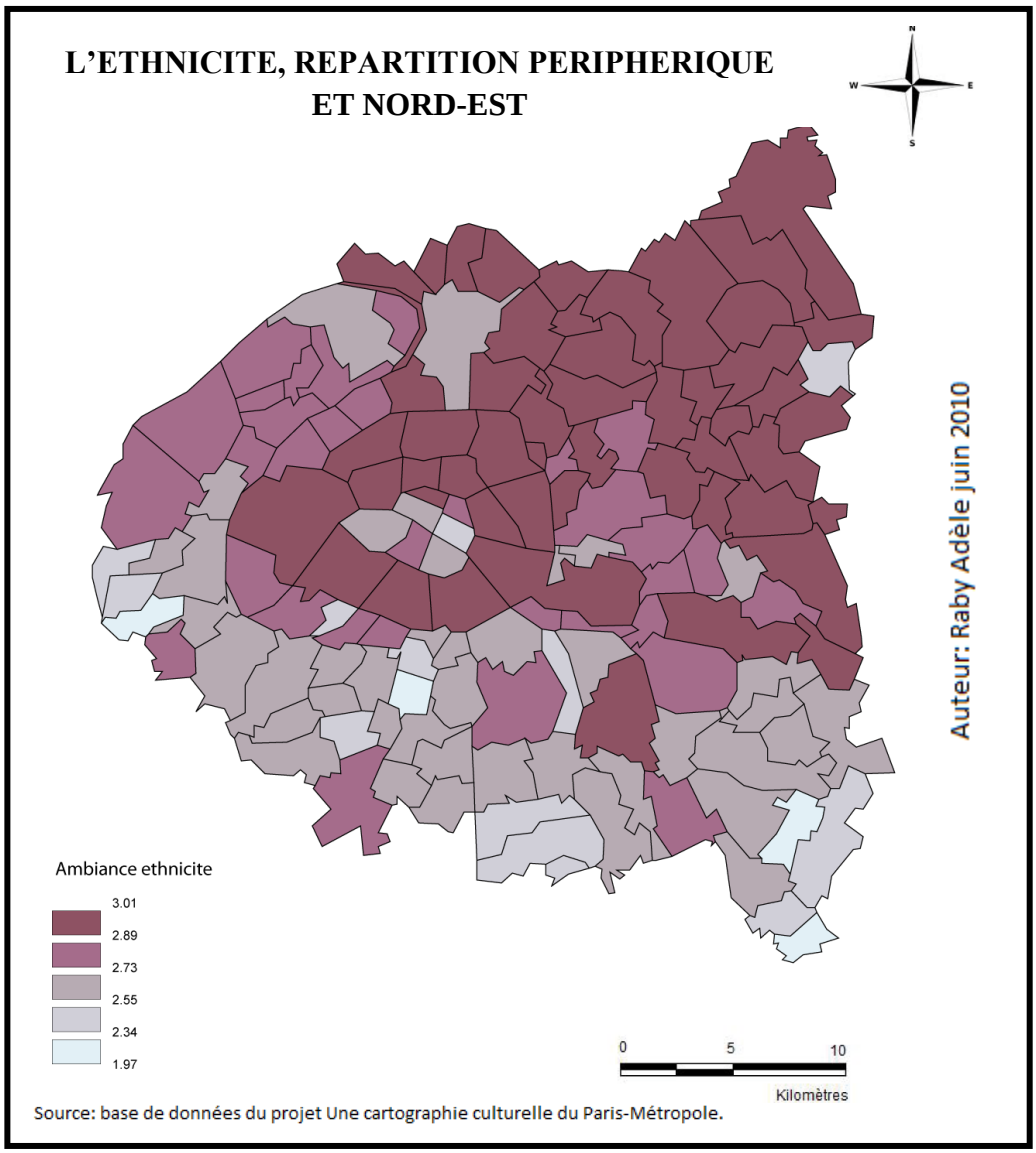


Carte 18 : Sous-dimension localité

3.2. Sous-dimension ethnicité

ETHNICITE		
Définition	Description	Equipement
Qui comporte des caractéristiques spécifiques à une ethnie	-équipement qui affirme le sens d'une ethnicité à partir du noyau, des héritages de chacun	Coiffeur afro, organisation religieuse, restaurant chinois, restaurant japonais…

Le codage de l'ambiance ethnicité montre qu'aucune commune n'est réellement représentative de l'ambiance ethnicité. En effet, au Etats-Unis, le communautarisme est une notion beaucoup plus significative qu'en France. Même si certains quartiers sont caractérisés par un groupe ethnique, les mélanges interculturels sont toujours présents et ne permettent pas d'affirmer qu'un quartier est exclusivement composé d'équipements « ethnique ». Dans l'étude de cette dimension il serait intéressant de mener une enquête plus précise sur le type d'infrastructures présents dans chaque commune (équipement d'origine chinoise, japonaise, africaine…)

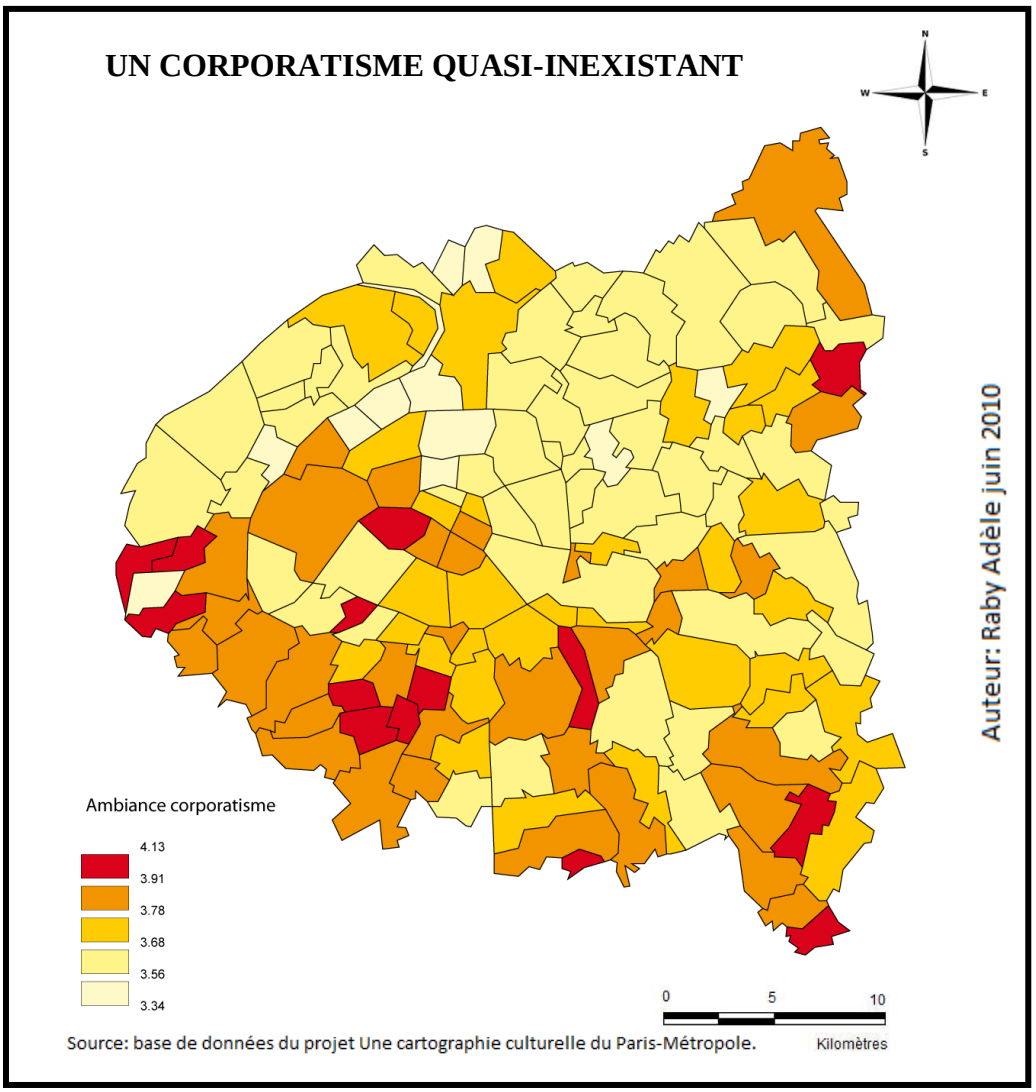


Carte 19 : Sous-dimension ethnicité

3.3. Sous-dimension corporatisme

CORPORATISME		
Définition	Description	Equipement
Défense des seuls intérêts d'un groupe de personne	-partage des valeurs qui dépasse une localisation -équipement qui transmet une même valeur -uniformisation du service	

Le corporatisme est une notion très différente entre les Etats Unis et la France. Outre-Atlantique, le corporatisme est rattaché à une notion économique qui représente un groupe, un entreprise… La marque associée à l'entreprise devient alors un état d'esprit, une façon de vivre qui est justifiée par l'uniformisation du service et le partage des valeurs. En France, une corporation définira un groupe de personnes ayant la même profession et défendant leurs droits. La définition de cette ambiance montre bien que la vision culturelle est multiple et ne semble pas pouvoir s'appliquer dans les même termes voire même ne pas exister.

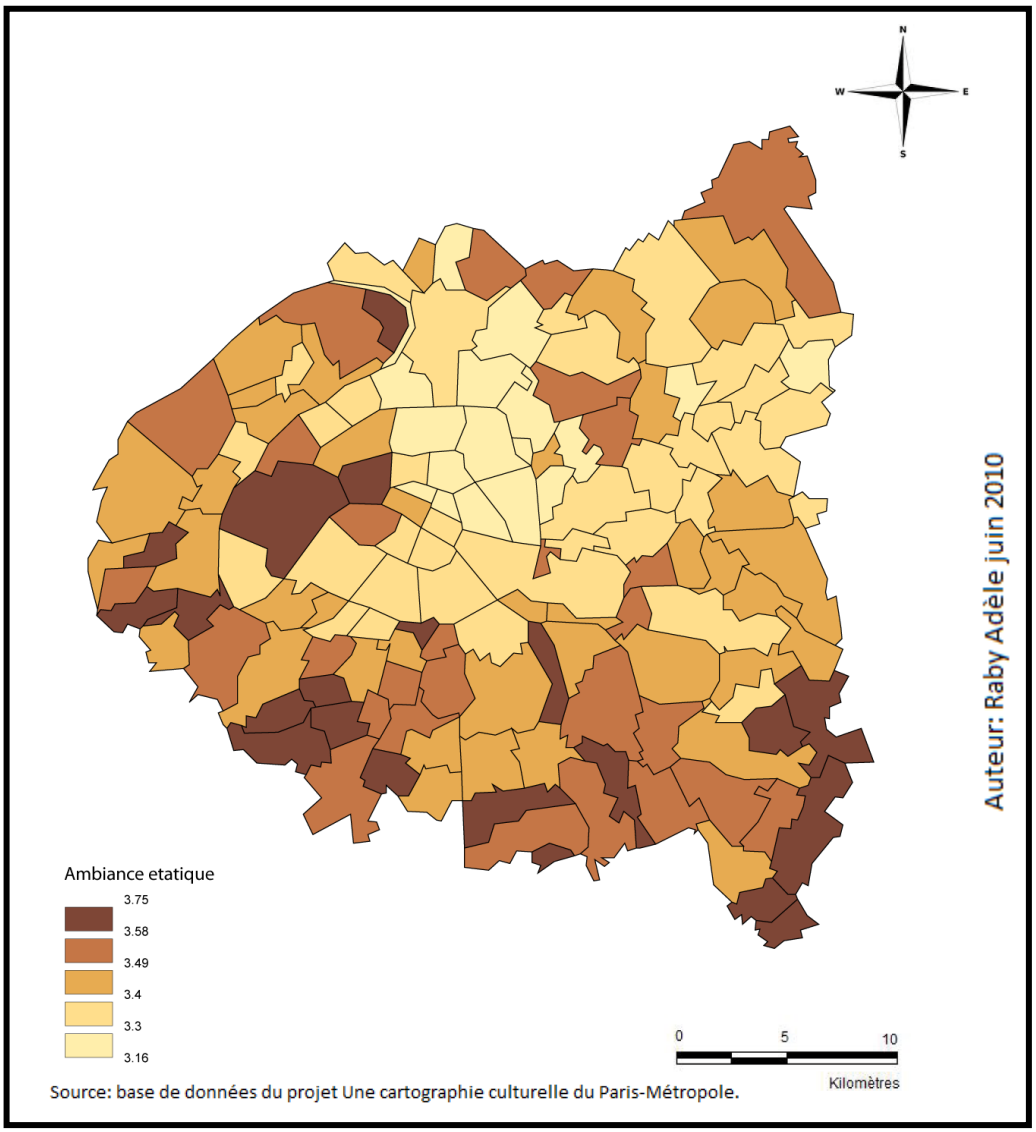


Carte 20 : Sous-dimension corporatisme

3.4. Sous-dimension étatique

ETATIQUE		
Définition	Description	Equipement
Qui est relatif à l'Etat	- équipement qui permet de participer à la vie nationale -importance du patriotisme -attachement important aux valeurs publiques	Poste, activités juridiques, justice, police, enseignement, pratique médicale, musée, monument….

La carte de localisation de l'ambiance étatique fait ressortir une vaste zone regroupant les deux départements des Hauts de Seine et du Val de Marne ainsi que les arrondissements à l'ouest de Paris. En analysant les différents équipements associés au patrimoine culturel (musées, monuments, objets répertoriés Palissy, édifices répertoriés Mérimée…) on remarque qu'ils jouent un rôle fondamental dans la spatialisation de cette ambiance. Même si les infrastructures porteuses des valeurs de la république (enseignement public, services publics…) orientent la répartition de l'ambiance étatique, celles liées au patrimoine restent beaucoup plus significatives. En effet, dans le Paris Métropole et plus généralement en France le patrimoine reste une des grandes valeurs fondatrice de la nation. Dans la manière de coder les équipements pour cette ambiance, n'a-t'on pas plutôt ici la représentation d'une dimension patrimoniale-authentique ?



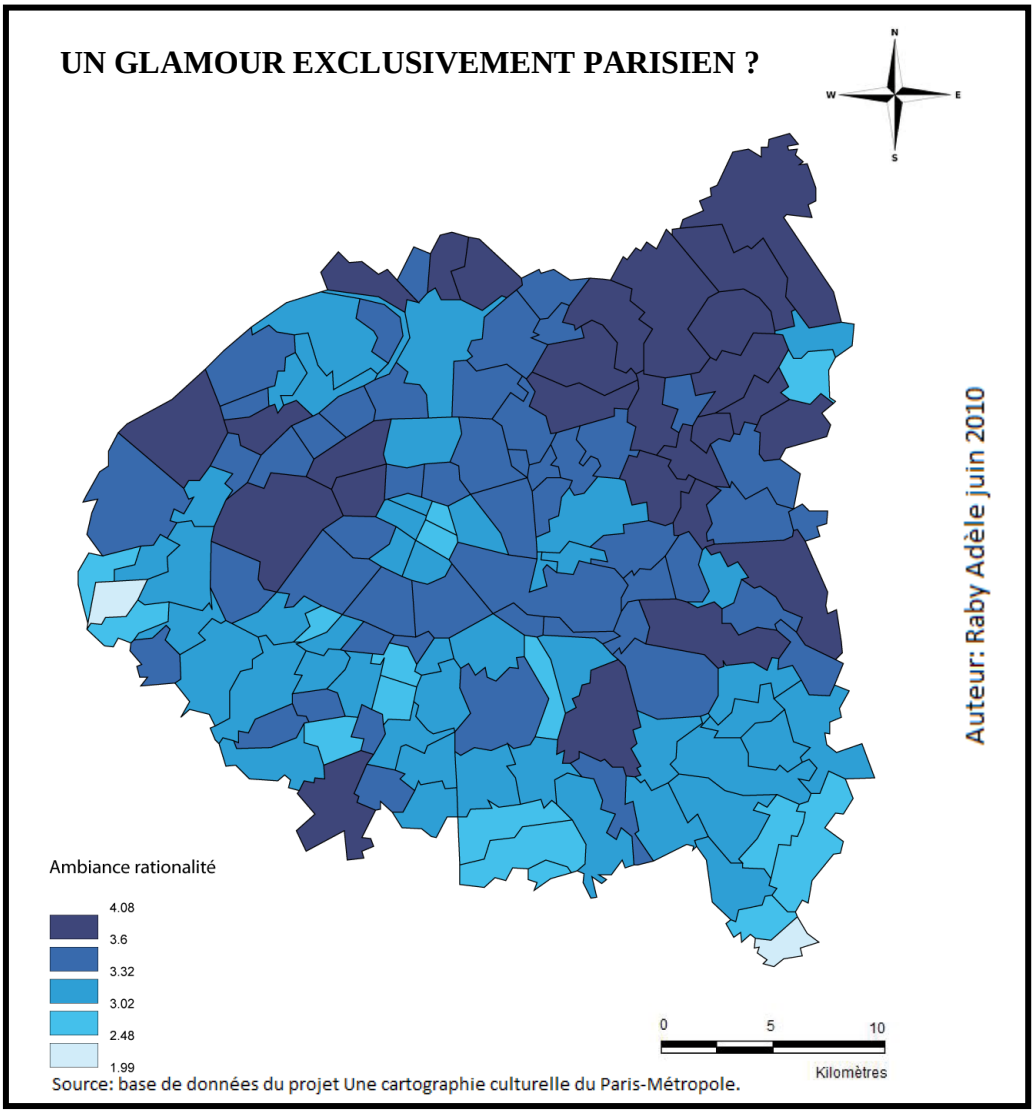
Carte 21: Sous-dimension étatique

3.5. Sous-dimension rationnelle

RATIONNELLE		
Définition	Description	Equipement
Qui s'appuie sur le raisonnement, qui est conforme au bon sens	- permet la poursuite du savoir, des connaissances -permet la réflexion personnelle, la réalisation de ses volontés	Activités juridiques, enseignement, justice, police, activité médicale, magasin de bricolage, construction de maison individuelle…

La localisation de l'ambiance rationnelle permet de mettre en avant deux types de regroupement totalement différents dans les équipements qui les composent. En effet, on peut distinguer deux types d'ambiance rationnelle et donc concevoir deux approches. Dans un premier temps, les arrondissements parisiens où l'ambiance rationnelle est présente offrent un grand nombre d'infrastructures ayant une grande possibilité en matière d'enrichissement

personnel (université, bibliothèque, musée….). Cette ambiance représente la volonté d'aller dans un équipement pour son enrichissement personnel, sa culture générale. Dans une autre perspective, les communes de la Seine Saint Denis particulièrement ayant une ambiance rationnelle forte disposent d'équipements totalement différents. Le caractère rationnel de ces infrastructures est défini par la réflexion personnelle qui se traduit dans une réalisation manuelle (les magasins de bricolage, de construction de maison individuelle…)



Carte 22: Sous-dimension rationalité

ANALYSE STATISTIQUE

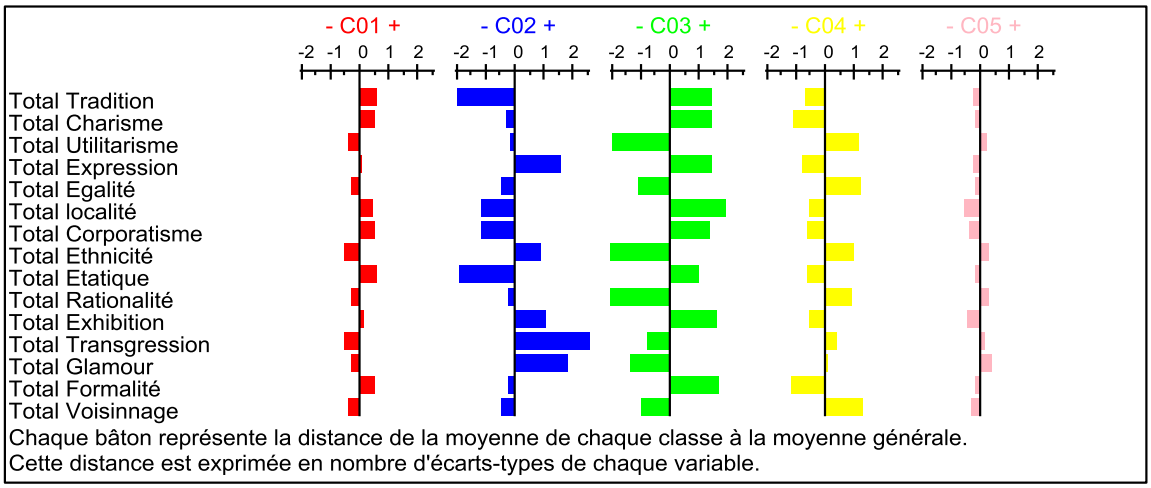
L'analyse spatiale dans les communes du Paris Métropole a permis de faire ressortir dans un premier temps différentes zones regroupant les mêmes ambiances urbaines (par exemple les arrondissements parisiens pour l'ambiance glamour) et, dans un deuxième temps, que certaines ambiances étaient complémentaires ou au contraire divergentes (comme la répartition de l'ambiance utilitarisme et égalitarisme dans les communes de la Seine Saint Denis). Pour mieux comprendre la répartition des ambiances urbaines dans leur globalité et non de façon individuelle, une analyse statistique plus poussée est nécessaire.

1. Typologie des ambiances urbaines et des profils socio-économiques.

Grâce à l'analyse statistique de la classification ascendante hiérarchique, il est possible de dresser une typologie des communes du Grand Paris en regroupant toutes les ambiances urbaines. En effet, le regroupement des communes ayant des caractéristiques communes fera ressortir une typologie permettant de mieux comprendre les articulations des ambiances, la classification ascendante hiérarchique étant une méthode qui consiste à agréger progressivement les individus selon leur ressemblance, mesurée à l'aide d'un indice de similarité ou de dissimilitude. Cette analyse permettra de former des groupes d'ambiances que nous appellerons des scènes. La cartographie de ces scènes permettra ensuite de dresser un état des lieux global des dimensions urbaines du Paris Métropole.

1.1. Classification hiérarchique des ambiances urbaines.

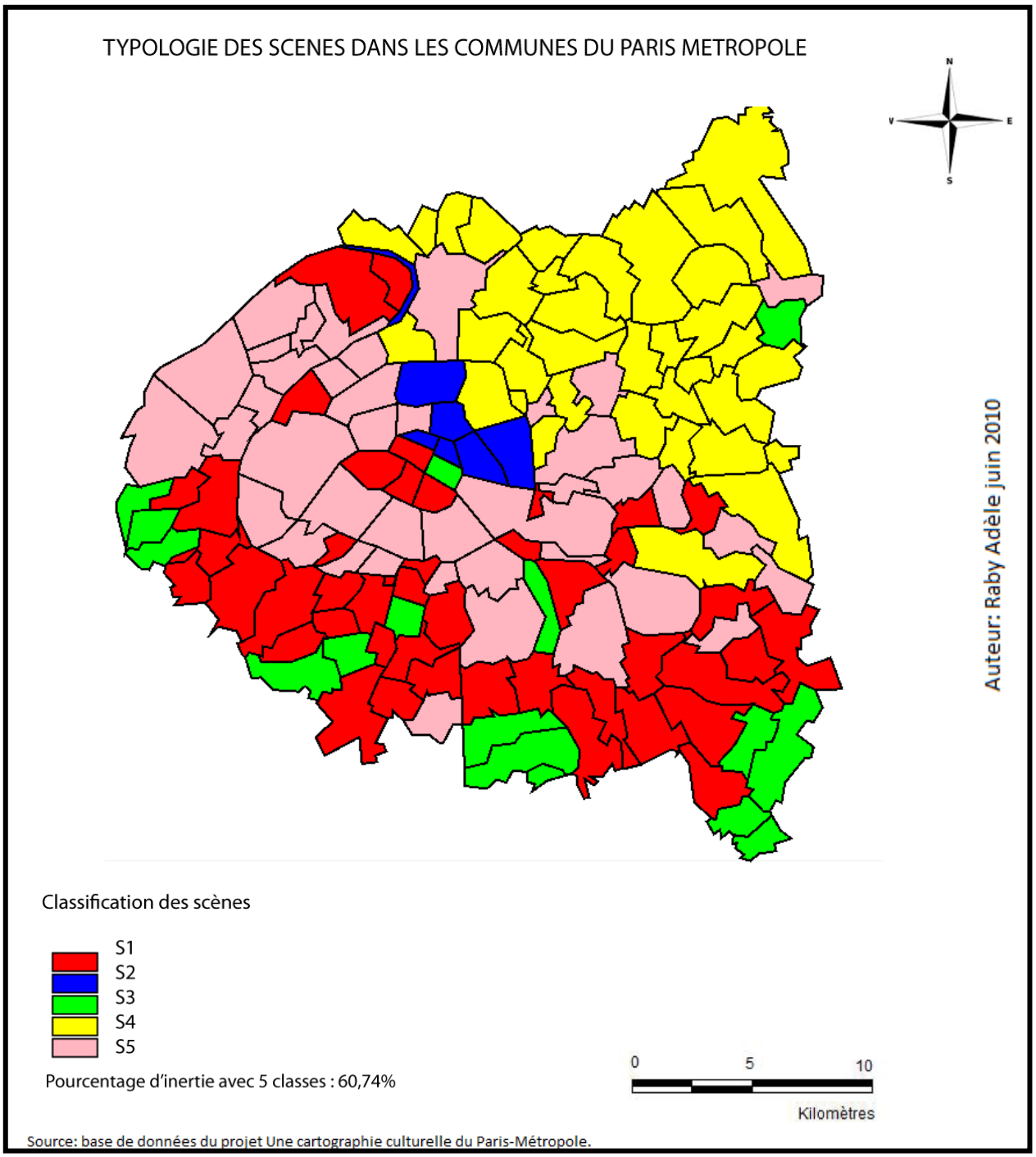
La typologie des ambiances urbaines présente une approche des scènes de la métropole parisienne par les ambiances urbaines. Elle constitue la grille de lecture de la carte de la répartition des dimensions urbaines.



Source: base de données du projet Une cartographie culturelle du Paris-Métropole.

Figure 16 : profils des classes de la CAH

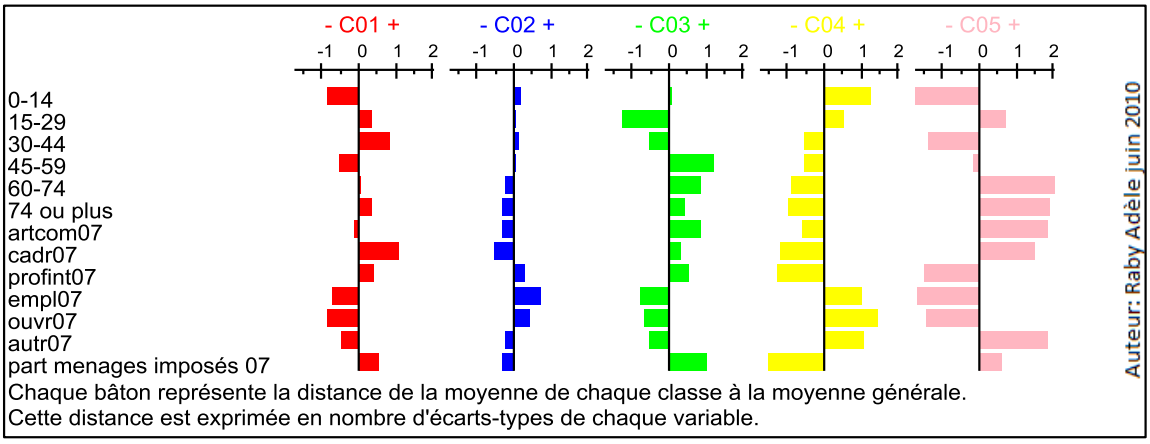
La typologie des scènes urbaines permet de distinguer cinq scènes. On peut tout d'abord y voir une opposition claire entre une scène traditionnelle et conformiste (C03) et une plus simple et plus populaire (C04). En effet, les ambiances de la classe C03 reflètent fortement le caractère authentique des communes alors que les ambiances de la classe C04 définissent des communes plus populaires où les ambiances ne sont pas tant synonymes d'expérience personnelle mais plus de facilité quotidienne (utilitarisme, égalitarisme, voisinage…). Ensuite, la classe C02 évoque une scène branchée nourrie des représentations individuelles et collectives. Les ambiances dominantes y sont l'expressionnisme, la transgression, le glamour, l'exhibition. Pour finir, les classes C01 et C05 représentent des communes où aucune scène n'est particulièrement visible. Certes, les ambiances urbaines s'y trouvant se distinguent lors de leur étude individuelle mais en les analysant collectivement, aucune ne se dégage particulièrement. La localisation de ces scènes montre que les communes présentant les même caractéristiques se regroupent en formant des zones bien distinctes. Les communes où la scène populaire est présente se situent majoritairement au nord-est, dans le département de la Seine Saint Denis. La scène branchée demeure exclusivement parisienne et englobe les arrondissements du nord-est parisien excepté le 19ème. Les communes ayant une scène traditionnelle se regroupent en îlots eux-mêmes répartis dans le sud du Paris Métropole. Pour finir, toutes les autres communes ne reflétant pas une scène particulière se partagent le reste du département du Val de Marne et celui des Hauts de Seine.



Carte 23: Typologie des scènes dans les communes du Paris Métropole

1.2. Classification des profils socio-économiques des communes du Paris Métropole

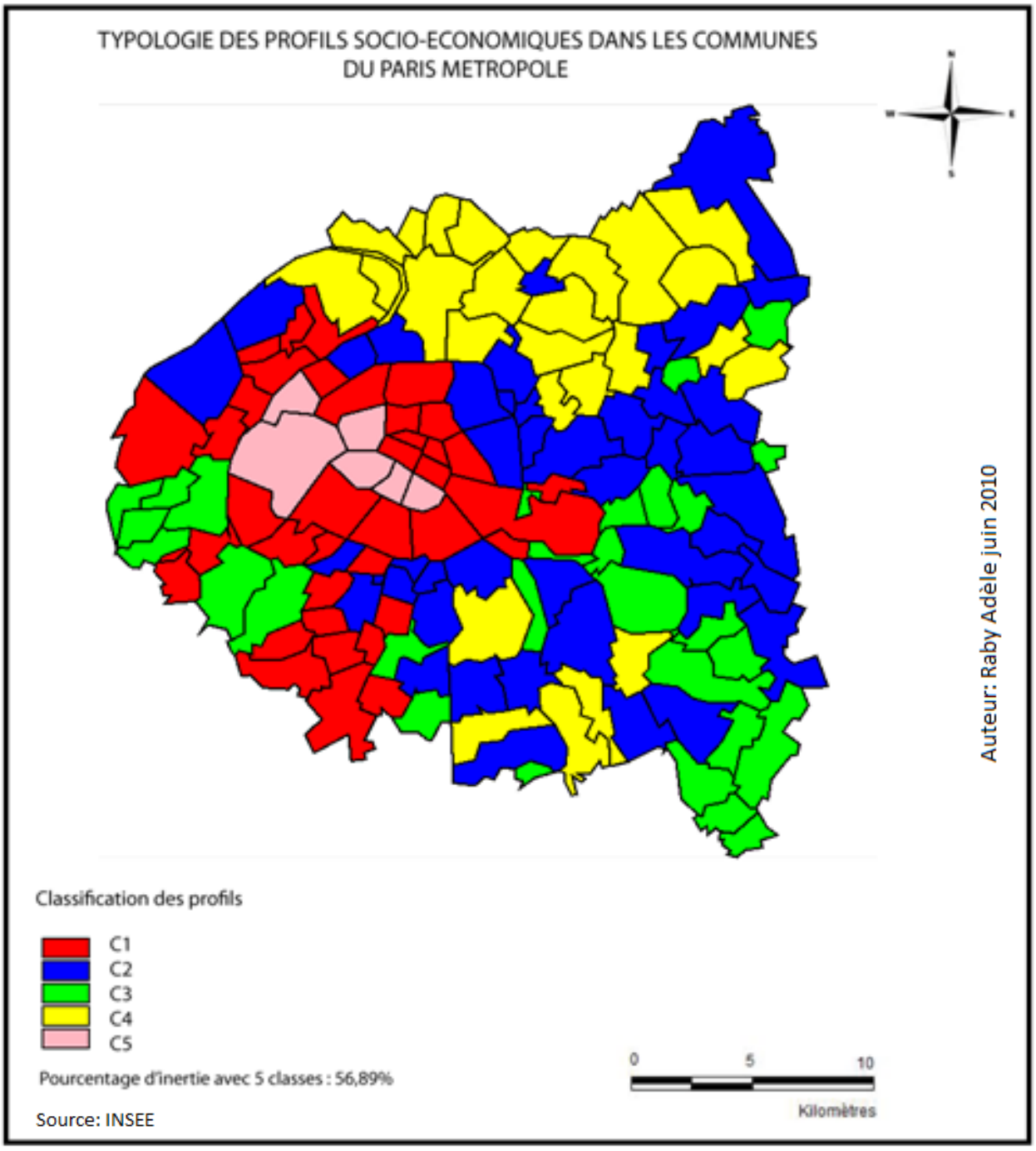
La typologie des profils socio-économiques des populations des communes du Paris Métropole permet de définir la répartition spatiale des différentes classes sociales. Dans le quart nord/ nord-est se situent les classes moyennes (C02) et populaires (C04) composées majoritairement d'une population jeune, d'employés et d'ouvriers dont la part des ménages imposés reste très faible. Les classes plus aisées se répartissent au nord-ouest et dans tout le sud du Paris Métropole. Parmi elles se distinguent trois couches sociales, la classe bourgeoise (C05), la classe dynamique composée de jeunes cadres (C01) et la classe « confort »[26] constituée de professions libérales et de cadres (C03).



Source: INSEE

Figure 17 : Typologie des profils socio-économique

[26] CHAUVEL Louis (2006), *les classes moyennes à la dérive*, paris, ed Seuil, coll la république des idées, 108p.



Carte 24 : Typologie des profils socio-économiques des populations

La typologie des profils socio-économiques des populations et celle des ambiances urbaines permettent de voir s'il existe ou non une relation entre ces deux variables. Il existe plusieurs indices reflétant les différents profils socio-économiques des populations. Le choix s'est porté sur les catégories socioprofessionnelles, les tranches d'âges et le taux de ménages imposés car se sont les variables les plus communes pour représenter une population. D'autres analyses statistiques peuvent cependant être réalisées avec des variables plus précises et pour observer des phénomènes alors moins général que celui étudié ici.

2. Corrélation entre profils socio-économiques et ambiances urbaines

2.1. Calcul des relations entre les caractères

Pour déterminer s'il existe ou non une relation entre les profils socio-économiques de la population et les ambiances urbaines, il est nécessaire de construire un tableau de contingence qui permettra par la suite de réaliser un test de corrélation, celui du Chi2. Pour cela, on effectue un croisement entre les deux variables par l'intermédiaire des typologies réalisées avec la classification ascendante hiérarchique.

Profils/Scenes	A1	A2	A3	A4	A5	TOTAL
C1	5	7	10	19	3	44
C2	5	1	1	0	0	7
C3	1	1	1	7	5	15
C4	0	21	12	1	1	35
C5	12	8	6	13	1	40
TOTAL	23	38	30	40	10	141

Nij : effectif ayant comme attribut la $i^{ème}$ modalité des profils et la $j^{ème}$ modalité des scènes. (Pour N_{11}, nombre de communes appartenant à la classe C1 et à la scène S1)

Ni. : effectif ayant comme attribut la scène Si

N.j : effectif ayant comme attribut la classe Cj

N.. : nombre total de communes étudiées

Pour réaliser le test du Chi2 il est nécessaire dans un deuxième temps de calculer les effectifs théoriques (N*ij) qui correspondent à une indépendance parfaite entre les profils socio-économiques des populations et les ambiances urbaines. Cependant, pour pouvoir valider le test du Chi2 plusieurs conditions doivent être respectées. L'effectif du tableau de contingence doit être supérieur ou égal à vingt, l'effectif marginal du tableau de contingence doit toujours être supérieur ou égal à 5 et enfin, le tableau des effectifs théoriques doit comporter au moins 80% de nombres supérieurs à 5.

N*ij	A1	A2	A3	A4	A5	TOTAL
C1	7,2	11,9	9,4	12,5	3,1	44
C2	1,1	1,9	1,5	2,0	0,5	7
C3	2,4	4,0	3,2	4,3	1,1	15
C4	5,7	9,4	7,4	9,9	2,5	35
C5	6,5	10,8	8,5	11,3	2,8	40
TOTAL	23	38	30	40	10	141

Dans les différents tableaux construits jusqu'alors avec 5 classes et 5 scènes, les deux premières conditions sont respectées. Or la troisième ne l'est pas, car seulement 12 cases sur 25 sont supérieures à 5, soit 48% des effectifs théoriques. Il faut donc faire appel à un

regroupement des modalités qui permettra par la suite de satisfaire la troisième condition du test du Chi2.

D'après les typologies construites par la classification ascendante hiérarchique deux scènes ainsi que deux profils peuvent être regroupés. Premièrement, dans la classification des scènes on a pu observer que la scène 1 et la scène 5 regroupaient des communes où aucune ambiance urbaine ne se démarquait. Pour le nouveau tableau de contingence, on associe donc la scène 1 et la scène 5 en une seule et unique scène. Deuxièmement, pour les profils socio-économiques des populations, le regroupement est plus rigoureux dans la mesure où il est effectué en fonction de la connaissance du phénomène social et spatial. Les deux classes étant les plus proches sont celle associées à la classe « confort » (C3) d'une part et, d'autre part, à la classe moyenne (C2). En effectuant ces regroupements, on obtient donc le tableau de contingence suivant :

Profils/scènes	S1/S5	S2	S3	S4	TOTAL
C1	8	7	10	19	44
C2/C3	11	2	2	7	22
C4	1	21	12	1	35
C5	13	8	6	13	40
TOTAL	33	38	30	40	141

En construisant le tableau des effectifs théoriques (Nij*), la troisième condition du test du Chi2 est désormais validée, 94% des effectifs théoriques sont supérieurs à 5.

N*ij	S1/S5	S2	S3	S4	TOTAL
C1	10,30	11,86	9,36	12,48	44
C2/C3	5,15	5,93	4,68	6,24	22
C4	8 ,19	9,43	7,45	9,93	35
C5	9,36	10,78	8,51	11,35	40
TOTAL	33	38	30	40	141

A partir de cette construction de la distribution théorique du tableau de contingence, on peut calculer les écarts à l'indépendance (Nij-N*ij) qui nous indiqueront les surreprésentations et les sous-représentations de scène dans chaque commune. Par exemple, pour la classe populaire C4, il existe une sur-représentation de la scène 2 et inversement une sous-représentation des scènes 1 et 4.

(Nij-N*ij)	S1	S2	S3	S4	TOTAL
C1	-2,30	-4,86	0,64	6,52	0,00
C2/C3	5,85	-3,93	-2,68	0,76	0,00
C4	-7,19	11,57	4,55	-8,93	0,00
C5	3,64	-2,78	-2,51	1,65	0,00
TOTAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2.2. Déroulement du test du Chi2

Le test du Chi2 permet de mesurer la significativité de la relation entre les deux caractères observés, ici les profils socio-économique des populations et les scènes urbaines. Pour mesurer cet indicateur, il faut dans premier temps calculer les Chi2 locaux pour ensuite déterminer le Chi2 global.

$$\chi^{2locaux} = \frac{(Nij - N * ij)^2}{N * ij}$$

$$\chi^{2\ global} = \sum \chi^{2locaux}$$

Avant d'étudier le Chi2 global, il est intéressant de regarder les phénomènes traduit par les Chi2 locaux. Quatre relations entre classe et scène ont un poids non négligeable. Tout d'abord, la relation entre la classe populaire et l'ambiance branchée est la plus forte. Ensuite, la relation entre la classe populaire et la scène populaire est elle aussi importante. Pour finir, les classes confort, moyenne et populaire ont tendance à révéler des scènes sans distinction particulière.

Chi2	S1	S2	S3	S4	TOTAL
C1	0,513	1,990	0,044	3,403	
C2/C3	6,649	2,604	1,535	0,092	
C4	6,314	14,185	2,784	8,030	
C5	1,414	0,717	0,741	0,241	
TOTAL					51,255

Le but de ce test est de comparer la valeur observée du Chi2 à celle du Chi2 théorique pour définir s'il y a ou non une relation d'indépendance ou de dépendance entre les deux variables.

1. On pose l'hypothèse H0 selon laquelle « il n'y a pas de relation entre les classes sociales et les scènes urbaines.

2. Le Chi2 observé vaut 51,255.

3. Soit k le nombre de classe sociales, soit p le nombre de scènes urbaines, soit ddl le degré de liberté du tableau étudié :

Ddl= (k-1)*(p-1)= (4-1)*(4-1)=9

4. On fixe un risque d'erreur de rejet de H0, ici 0,01.

5. On définit le Chi2 théorique dans la table du Chi2 en fonction du degré de liberté et du risque d'erreur. Ici, le Chi2 théorique vaut 21,666.

6. On compare le Chi2 théorique et le Chi2 observé. H0 est vraie si le Chi2 observé est inférieur ou égal au Chi2 théorique sinon H0 est rejetée.

Dans notre test du Chi2, le Chi2 observé est de 51,255 et le Chi2 théorique est de 21,666. Pour un risque d'erreur de 0,01, la valeur du Chi2 observé est largement supérieure à la valeur du Chi2 théorique. On peut donc rejeter l'hypothèse H0 et conclure qu'il existe une relation de dépendance entre les classes sociales et les scènes urbaines. Pour ce risque d'erreur, cette relation est très significative.

Lorsque la liaison entre deux variables est significative, on peut tester l'intensité de la relation entre les caractères. Puisque le test du Chi2 a été utilisé pour voir s'il existait une relation entre les classes sociales et les scènes urbaines, calculer le coefficient de Tschuprow permettra d'évaluer l'intensité globale du lien.

Le coefficient de Tschuprow varie de 0 à 1, 0 représentant une indépendance totale entre les deux caractères et 1 une liaison mathématique.

Calcul du coefficient de Tschuprow :

Soit, T le coefficient de Tschprow

$\chi 2$ le Chi2 observé

N l'effectif total de la population

k le nombre de classes sociales

p le nombre de scènes urbaines

$$T = \sqrt{\frac{\chi 2}{N(k-1)*(p-1)}} = \sqrt{\frac{51{,}255}{141*9}} = 0{,}20$$

En relation avec le nombre d'individus observés, le résultat du test de liaison est assez significatif. L'indépendance entre les deux variables est donc rejetée. Par rapport aux classes sociales considérées et aux scènes urbaines, il existe un phénomène de cause à effet qui permet de justifier une partie des implantations des scènes en fonction des profils socio-économiques de la population. Même si d'autres phénomènes sont à considérer dans cette répartition spatiale, la population demeure tout de même active de son ambiance urbaine.

Conclusion

Notre étude de la répartition des ambiances urbaines en fonction de la localisation des équipements dans le Paris-métropole a permis de reconsidérer une approche des représentations mentales du paysage.

L'historique de l'approche en géographie des études paysagères montre que pour interpréter un espace, plusieurs dimensions du paysage sont à prendre en considération, à savoir le paysage « objet », le paysage « visible » le paysage « perçu et vécu », et que dans chaque représentation mentale, il ne faut pas négliger la part de subjectivité de l'observateur.

Les réponses de l'appel à projet de la mairie de Paris sur le devenir de l'agglomération parisienne ont pour objectif de mettre en place de nouvelles conceptions de l'espace pour offrir aux politiques d'aménagement des outils de compréhension indispensables dans la réorganisation urbaine. Dans cette optique, le projet « Une cartographie culturelle de Paris-métropole » propose de systématiser la compréhension des ambiances urbaines dans leurs rapports quotidiens avec les infrastructures pour permettre aux politiques d'aménagement de mieux appréhender l'espace.

Notre étude de la répartition des équipements, au travers des ambiances urbaines, considérées comme une lecture des populations et donc comme un outil d'aménagement local, a révélé que l'objectivité du chercheur était biaisée par tous les filtres culturels et sociétaux. En effet, la cartographie des différentes sous-dimensions a mis en évidence que la typologie des ambiances définie outre-Atlantique n'était pas toujours équivalente aux pratiques culturelles d'un système culturel européen, en particulier français. La légitimité de l'approche du projet « Une cartographie culturelle du Paris-métropole » peut dont être remise en cause.

Cependant, de notre analyse des ambiances urbaines, considérées non pas individuellement mais de façon groupées, il ressort que cette approche révèle un phénomène important dans l'organisation des communes du Paris-métropole. En effet, la corrélation entre les profils socio-économiques des populations et les scènes urbaines fait apparaître le fait que la population est active de son ambiance et donc que ce phénomène doit être pris en compte dans les actions politiques d'aménagement du territoire.

Ainsi, notre étude montre que la compréhension de l'espace par l'intermédiaire des ambiances urbaines n'est pas entièrement justifiée par la seule pratique des sociétés mais qu'il est important de prendre en compte d'autres phénomènes. Pour que l'équipe du projet mène à bien leur étude, il est donc indispensable quelle redéfinisse les caractéristiques de chaque ambiance en fonction de la société étudiée et, par conséquent qu'elle mesurer plus l'impact de la pluriculturalité des sociétés sur les ambiances urbaines.

Bibliographie

A. Livres

-ALLAIN R., (2004), *Morphologie urbaine, Géographie, aménagement et architecture de la ville*, éditions Armand Colin, Collection U, Paris, p254.

- APUR, (2008), *Paris 21ème Siècle,* Atelier Parisien d'Urbanisme, Le passage, Paris, p63.

-ASCHER F., (2009), *L'âge des métapoles*, éditions de l'aube, p 389.

-BAILLY A., FERRAS R. et PUMAIN D., (1995), *Encyclopédie de Géographie*, Economica, 2ème ed, p 369-381.

-BEGUIN M. PUMAIN D., (2000), *La représentation des données géographiques statistiques et cartographie*, 2ème ed., Armand Colin, Paris, p192.

- CLARK T., (2004), *The City as an Entertainment Machine*, Research in Urban Policy, Vol. 9, Elsevie JAI Press, Amsterdam.

-CUCHE D., (2004), *La notion de culture dans les sciences sociales*, la découverte 3ème ed., Paris, p123.

-DELEUZE G., (1985), *L'image-temps*, les éditions de minuit, Paris, p378.

-FOURCAULT A., BELLANGER E. et FLONNEAU M., (2007), *Paris/banlieue, conflits et solidarités,* éditions Créaphis.

-GILLI F. et OFFNER J-M., (2008), *Paris, Métropole hors les murs*, les presses de Sciences Po, Paris, p184.

-GOFFMAN E. et al, (1991), *Les cadres de l'expérience*, les éditions de minuit, Paris, p573.

-GOFFMAN E. ACCARDO A., (1973), *La mise en scène de la vie quotidienne*, les éditions de minuit, Paris, p251.

-GOFFMAN E., (1974), *Les rites d'interaction*, les éditions de minuit, Paris, p230.

-HAZAN E., (2004), *L'invention de Paris*, éditions du Seuil, Paris, p480.

- LARCENEUX A. et BOITEUX-ORAIN C., (2006), *Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme,* éditions Universitaires de Dijon, collection *Sociétés*, Dijon, p270.

-MARCHAND B., (1993), *Paris, histoire d'une ville XIXeme-XXeme siècle*, éditions du seuil, p440

-PANERAI P., (2008), *Paris métropoles, formes et échelles du Grand Paris*, éditions de la Villette, Paris, p246.

-PAULET J-P., (2002), *Les représentations mentales en géographie*, Paris, Anthropos, coll. Géographie.

-PINOL J-L. et GARDEN M., (2009), *Atlas des Parisiens, de la révolution à nos jours*, éditions Parigramme, Paris, p287.

- SAINT-JULIEN Th. et LE GOIX R., (2007), *La métropole parisienne, centralités, inégalités, proximités,* éditions Belin, Paris, p333.

- SCOOT A., (2001), *Global City-Regions Trends, Theory, Policy*, Oxford University press, p 468.

-SIINO C., LAUMIERE F. et LERICHE F.,(2004) *Métropolisation et grands équipements structurants*, Presses Universitaire du Mirail, col Villes et territoires, p305.

-SUBRA P., (2009), *Le Grand Paris*, Armand Colin, collection « 25 questions décisives », Paris, p160.

-TORRE A., (2009), « Retour sur la notion de Proximité Géographique », *In : Géographie Economie Société*, vol 11, p63-75.

-WEBER M. et al, (1982), *La ville*, Aubier-Montaigne, Paris, p218.

B. Articles de revue, magazine

- AMC, *Le Grand Paris, consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne,* N° hors série d'AMC, Le moniteur, 2009, p200.

-APPERT M., (2008), « Londres : métropole globale », *In : Géocarrefour*, vol 83/2.

-ARRAULT J-B., (2006) « L'émergence de la notion de ville mondiale dans la géographie française au début du XXème siècle. Contexte, enjeux et limites », *In : l'information géographique*, n°4, p6-24.

-AUGOYARD J-F, *Les ambiances : concepts fondamentaux et problématiques interdisciplinaires*, Support de cours, CRESSON - Ecole d'Architecture de Grenoble.

-BARRIERE A. et MARTUCCELLI D., (2005) « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : inflexion contemporaine, *In : cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p55-79.

-BASSAND M., (2001), « Les six paramètres de la métropolisation », *In : cahiers de la métropolisation*, N°1, Fiche débat.

-BOURDIN A.,(2005) « La « creative class » existe-t-elle ? » , In : *Revue d'urbanisme,* N°344, septembre-octobre.

-BOURDIN A., (2003), « urbanisme et quartier », In : *Terrain*, n°41.

-BOURION C., (2005), « Le concept de représentation mentale », In : *Revue internationale de psychosociologie*, Volume XI.

21-38.

-BRUNET J-P., (1985), « constitution d'un espace urbain : Paris et sa banlieue de la fin du XIXème siècle à 1940 », In : *Annales Economies, Sociétés, Civilisations*, volume 40 n°3, p641-659.

-CAILLE Philippe, (Décembre 1982), « Équipements : les banlieues à la traîne », In: *Economie et statistique*, N°150, , pp. 33-43

-CAUVIN C., (1999), « Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine », *In : Cybergeo European journal of Geography*, n°72, pp 21.

-CLARKS T. et SAWYER S., (hiver 2009-2010), « Villes créatives ou voisinages dynamiques ? Développement métropolitains et ambiances urbaines », In : *Observatoire*, n°36.

-CLAVAL P., (1989), « L'avenir de la métropolisation », *In : Annales de géographie*, t.98, n°55, pp.692-706.

-COURSON Jean-Pierre, (Mars 1990), « Services, commerces, équipements : un portrait robot des communes françaises », In: *Economie et statistique*, N°230. Communes, métropoles, régions : l'espace français. pp. 31-45.

-DAVEZIES L., (2009), « La métropole parisienne : une maladie orpheline ? » In : *Espaces et sociétés*, n°136-13, p.219-227.

-DELPORTE J.,(2005), « Villes créatives », In : *Quartier Libre*, vol. 13, n°6, 16 nov.

-DI MEO G., (2008), « La géographie culturelle : quelle approche sociale ? », *In : Annales de géographie*, n°660-662, édition Armand Colin, p 47-66.

-ESTEBE P. et LE GALES P., (2003), « La métropole parisienne : à la recherche du pilote ? », In : *Revue française d'administration publique*, n°107, p345-356.

-FERRIER J-P., (2001), « Pour une théorie (géographique) de la métropolisation », *In : cahiers de la métropolisation*, N°1, Fiches débat.

-FILLERON J-C., (2005), « Paysage, pérennité du sens et diversité des pratiques », *In : nouveaux actes sémiotiques*, actes de colloques, Paysages et valeurs : de la représentation à la simulation.

-FLORIDA R, (avril 2004), « *La revanche des eteignoirs* ».

-FOGLIA M., (2009), « Dis-moi où tu habites, je te dirai si tu es créatif », In : *Europe, terre d'innovation*, Rue89, 21 janv.

-GALIBERT C., (2004), « L'acteur et le local, pour une approche transdisciplinaire du quotidien », In : *Sociétés*, n°86.

-GHORRA-GOBIN C., (2007), « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française », In : l'information géographique, n°2, p 32-42

- GILLI F. et CHEMETOV P.,(2006) , *Une région de projets :l'avenir de Paris*. Collection Travaux (n° 2), DIACT.

-GRESILLON B., (2008), « Ville et création artistique. Pour une autre approche de la géographie culturelle », *In : Annales de géographie*, n°660-661, p179-198.

-HALLEUX J-M, (2001), « Evolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus », *In : L'Espace Géographique*, n°1, p67-80.

-HILL R., (2004), « Villes et hiérarchies imbriquées », *In : Revue internationale des sciences sociales*, N°181, p417-430.

-HOYMAN M. et FARICY C, (janvier 2009), "It Takes a Village: A Test of the Creative Class, Social Capital and Human Capital Theories", In: *Urban Affairs Review.*

- HUHN R. et Morel R., (2003), « Le territoire urbain » , In : *Terrain*, n°41.

-JEANNE M., (2009), « Paris, un enjeu capital », In : *Hérodote*, n°135, La découverte.

-JOURDAN S.,(2008), « Richard Florida, Cities and the creative class », In: *Méditerranée*, n°111

-KAUFMANN V., (2005), « Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides? », In : *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p. 119-135.

- LABUSSIERE O, (2009), « Éléments pour une symptomatologie des ambiances urbaines », In : *Articulo*, Hors série n°2.

-LEVY J., (2008), « La géographie culturelle a-t-elle un sens ? », *In : Annales de géographie*, n°660-661, p27-46.

-MALANGA S.,(2004), "The Curse of the Creative Class: A New Age theory of urban development amounts to economic snake oil", In: *The Wall Street Jounal*, 19 janvier 2004.

-MICHEL X., (2007) «Paysages urbains: prémisses d'un renouvellement dans la géographie française, 1960-1980. », In : *Strates*. N° 13.

-MOLINA G., et al, (2007), « Géographie et représentations : De la nécessité des méthodes qualitatives », *In : Recherches Qualitatives*, Hors série n°3, actes du colloque Bilan et prospectives de la recherche qualitative

-MONTULET B., (2005), « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », In : *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p. 137-159.

-OFFNER J-M.,(nov. 2007), « Le Grand Paris », *In : problèmes politiques et sociaux*, n°942, la documentation française, Paris, p120.

- OFFNER J-M., **(**2007) « Réseaux techniques: peu de solidarité entre la capital et sa périphérie ». *In problèmes politiques et sociaux,* n° 942, La documentation française, Paris, p. 22-26.

- PAQUOT T., 2003 – « Le Grand Paris : préhistoire d'une ambition », *In problèmes politiques et sociaux,* n° 942, La documentation française, Paris, p. 26-28.

-PARTOUNE C., (2004), « la dynamique du concept de paysage », *In : Revue Education Formation*, n°275, 20p.

- PILATI T. et TREMBLAY D-G., (avril 2007), « Cité créative et District culturel ; une analyse des thèses en présence », In : *Géographie, économie, société,* Volume 9.

-ROCHE S. et CARON C., (2001), « Vers une typologie des représentations spatiales », In : *L'Espace géographique*, tome n°30, p1-12.

-RONAI S., (2009), « Marseille : une métropole en mutation », *In : Hérodote*, n°135, La découverte.

- RONAI S., (2004), « Paris et la Banlieue : je t'aime, moi non plus », In : *Hérodote*, n°113, La découverte.

-SCOOT A., (2006), « Creative cities: Conceptual issues and policy questions », *In: Journal of Urban Affairs*, n°28, pp. 1-17.

-SCOOT A.J., STORPER M., (2006), «Régions, mondialisation et développement », *In : Géographie Economie Société,* Vol 8, p 169-192.

-SCOOT A. et LERICHE F., « Les ressorts géographiques de l'économie culturelle : du local au mondial », *In : l'Espace Géographique*, n°34, p207-222.

-S G, (1966), « Paris, premier centre commercial de France », In : *Population*, vol. 21, n° 2, pp. 417-418.

-S G, (1963), « Distribution des commerces alimentaires dans la région parisienne », *In : Population*, vol. 18, n° 1, p. 174.

- SUBRA P., (2009), « Le Grand Paris, stratégies urbaines et rivalités géopolitiques », In : *Hérodote*, n°135, La découverte.

-THOMAS R., Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville, *Cybergeo : European Journal of Geography*, Dossiers, 3ème colloque

du Groupe de Travail Mobilités spatiales et fluidité sociale (GT23) : Offre urbaine et expériences de la mobilité, Strasbourg, France 20-21 et 22 mars 2003.

-THIBAUD J-P., (automne 2007), « l'ambiance, chemin faisant, vers une perspective internationale », In : culture et recherche, n°113, p. 31-32.

-TIXIER N., (automne 2007), « l'usage des ambiances », In : culture et recherche, n°113, p. 10-11.

-VIALA G. et al, (2009), *Economie créative. Une introduction, ouvrage collectif*, Bordeaux, Institut des Deux Rives/Mollat,.

-VINSONNEAU G., (2002), « Le développement des notions de culture et d'identité : un itinéraire ambigu », In : *Carrefours de l'éducation*, n° 14, p. 2-20.

-VIVANT E., (novembre 2006), « La Classe créative existe-t-elle ? », In : *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 101 « Economies, connaissances, territoires », pp. 155-161.

C. Article de conférence, rapport du sénat

- LEVINE M., « *La « classe créative » et la prospérité urbaine : mythes et réalités »*,(2004) Conférence présentée à Montréal, le 20 mai 2004 Villes Régions Monde INRS-Urbanisation, Culture, et Société

-DALLIER P., (2008), rapport d'information du sénat n°262. p. 40-60.

-SCOOT A. et al, (1999) "Conference theme paper: Global city Region", *Global city region conference*, UCLA School of public policy and Social Research.

D. Sites internet

- www.parimetropole.fr

- www.paris.fr

- www.observatoiregrandparis.wordpress.com

- www.pierremansat.com

- www.legrandparis.culture.gouv

- www.senat.fr

- www.iaurif.org

- www.debat-grandparis.com

- www.city-regions.de

- www2.ucsc.edu/cgirs/publications/cpapers/scott.pdf

- www. metropolisation-mediterranee.equipement.gouv.fr

- www.sppsr.ucla.edu/globalcityregions/abstracts/abstracts.html

- http://www.cresson.archi.fr/PUBLI/pubCOLLOQUE/AMB8-5LAOUSSE.pdf

Annexes

Annexe 1 :

-Présentation de la base de données

code	commune	Total Tradition	Total Charisme	Total Utilitarisme	Total Expression	Total Egalité	Total localité	Total Corporatisme
P75001	75101 - Paris 1er Arrondissement	3,909240022	4,123200292	3,738290505	3,241297613	2,53745216	3,0781848	3,704756698
P75002	75102 - Paris 2e Arrondissement	3,452486772	3,912804233	3,952592593	3,718306878	2,745396825	2,913439153	3,598518519
P75003	75103 - Paris 3e Arrondissement	3,500403769	4,08102288	3,445760431	3,899596231	2,687213997	3,051682369	3,728129206
P75004	75104 - Paris 4e Arrondissement	3,961640212	4,182539683	3,196296296	3,555291005	2,617195767	3,294179894	3,858994709
P75005	75105 - Paris 5e Arrondissement	3,957691518	4,084411583	3,658246046	3,284247279	2,831382214	3,177243787	3,866707743
P75006	75106 - Paris 6e Arrondissement	3,81919251	4,130095572	3,642676029	3,514530915	2,675443729	3,112346401	3,779793251
P75007	75107 - Paris 7e Arrondissement	4,154842567	4,278995616	3,763850139	2,982662415	2,634117178	3,193304105	4,001992826
P75008	75108 - Paris 8e Arrondissement	4,15987095	4,317476661	4,336010434	2,458333333	2,513110928	2,950164745	3,82221307
P75009	75109 - Paris 9e Arrondissement	3,592216817	3,871855455	4,043641418	3,164836692	2,783738707	2,83419041	3,535232801
P75010	75110 - Paris 10e Arrondissement	3,27648943	3,691351698	4,08545804	3,642793081	2,957591288	2,876233184	3,595515695
P75011	75111 - Paris 11e Arrondissement	3,341500947	3,828716856	3,974313447	3,598011364	2,916666667	2,864701705	3,576586174
P75012	75112 - Paris 12e Arrondissement	3,513662172	3,786373314	4,194286728	3,241483322	2,970191625	2,923882186	3,639815472
P75013	75113 - Paris 13e Arrondissement	3,641553398	3,893203883	4,091456311	3,198834951	3,01592233	2,972815534	3,748543689
P75014	75114 - Paris 14e Arrondissement	3,620936639	3,881726354	4,078604224	3,265564738	2,959963269	2,946740129	3,717355372
P75015	75115 - Paris 15e Arrondissement	3,606451613	3,781040158	4,242922976	3,184331797	2,975115207	2,913627386	3,656879526
P75016	75116 - Paris 16e Arrondissement	4,163710899	4,363247482	4,485963818	2,398538455	2,582746636	2,995098476	3,875412174
P75017	75117 - Paris 17e Arrondissement	3,84728793	4,013532842	4,393992738	2,752558037	2,756628892	2,905160084	3,699966993
P75018	75118 - Paris 18e Arrondissement	3,428459243	3,643788283	4,051672687	3,432699859	3,002041778	2,915658866	3,477776033
P75019	75119 - Paris 19e Arrondissement	3,471799672	3,703721039	4,169904049	3,323192137	3,094079101	2,954364615	3,609875965
P75020	75120 - Paris 20e Arrondissement	3,352652259	3,663555992	4,18156516	3,475114604	3,00556647	2,945645056	3,629666012
P92002	92002 - Antony	3,900510204	4,035714286	4,218537415	2,879251701	3,003401361	3,175170068	3,837585034
P92004	92004 - Asnières-sur-Seine	3,71454112	3,811680572	3,984505364	3,298569726	2,904648391	3,146007151	3,648986889
P92007	92007 - Bagneux	3,845786963	3,920508744	3,855325914	3,26391097	2,976152623	3,305246423	3,786963434
P92009	92009 - Bois-Colombes	3,746887967	3,867219917	3,987551867	3,331950207	2,902489627	3,195020747	3,65560166
P92012	92012 - Boulogne-Billancourt	3,606602476	3,841540578	4,12352132	3,239064649	2,912242091	2,971939477	3,637964237
P92014	92014 - Bourg-la-Reine	4,097613883	4,177874187	3,921908894	3,036876356	2,822125813	3,271149675	4,028199566
P92019	92019 - Châtenay-Malabry	4,00212766	4,089361702	3,568085106	3,478723404	2,919148936	3,557446809	3,891489362
P92020	92020 - Châtillon	3,903225806	3,955197133	3,774193548	3,297491039	2,921146953	3,302867384	3,765232975
P92022	92022 - Chaville	3,846575342	3,939726027	4,04109589	3,17260274	2,928767123	3,230136986	3,824657534

Extrait de la base de données du projet « Une cartographie culturelle de Paris-métropole

Tables des illustrations

Figure 1 : Les enceintes successives de Paris 11
Figure 2 : Théorie de la métropolisation. 30
Figure 3 : Historique des représentations du paysage 34
Figure 4 : Structure lexical de l'ambiance 35
Figure 5 : Dimension physique et humaine d'une ambiance 36
Figure 6 : Nature générative d'une ambiance 38
Figure 7: Les représentations mentales en géographie 45
Figure 8 : Paysages et valeurs : de la représentation à la simulation. 46
Figure 9 : Trois conceptions de l'espace 49
Figure 10 : Diagramme de corrélation taux d'équipements et la population communale. 53
Figure 11 : *Récapitulatif du projet Paris 2030*, une cartographie du Paris-Métropole. 57
Figure 12 : A Grammar of Scenes. 58
Figure 13 : conceptualisation d'une scène, Raby Adèle 59
Figure 14 : Procédure du codage. 61
Figure 15 : Calcul des scores des ambiances 62
Figure 16 : profils des classes de la CAH 91
Figure 17 : Typologie des profils socio-économique 93

Carte 1 : Le grand Paris de 1795 12
Carte 2 : Limites du syndicat mixte d'étude 15
Carte 3 : Limites du périmètre d'étude 26
Carte 4 : Répartition des équipements dans le Paris Métropole. 51
Carte 5: Communes sous-équipées et suréquipées. 54
Carte 6 : Répartition de la population dans le Paris Métropole 55
Carte 7 : Sous-dimension Tradition 69
Carte 8 : Sous-dimension utilitarisme 70
Carte 9 : Sous-dimension expressionisme 72
Carte 10 : Sous-dimension égalitarisme 73
Carte 11 : Répartition de la population en fonction des revenus 74
Carte 12 : Sous-dimension charisme 75
Carte 13 : Sous-dimension exhibitionnisme 77
Carte 14 : Sous-dimension transgression 78
Carte 15: Sous-dimension glamour 79
Carte 16 : Sous-dimension formalité 81
Carte 17: Sous-dimension voisinage 82
Carte 18 : Sous-dimension localité 84

Carte 19 : Sous-dimension ethnicité 85
Carte 20 : Sous-dimension corporatisme 86
Carte 21: Sous-dimension étatique 88
Carte 22: Sous-dimension rationalité 89
Carte 23: Typologie des scènes dans les communes du Paris Métropole 92
Carte 24 : Typologie des profils socio-économiques des populations 94

Table des matières

REMERCIEMENTS **3**

SOMMAIRE **5**

INTRODUCTION **6**

PREMIERE PARTIE **8**

Contexte géographique et scientifique **8**
CONTEXTE GEOGRAPHIQUE 10
1. Construction géographique du Paris-Métropole 10
1.1 Naissance du concept de Grand Paris 11
1.2. Le Grand Paris et le Paris-Métropole 13
2. Restructuration régionale, un enjeu primordial 16
2.1. Problèmes d'organisation administrative 17
2.2. Problème de « l'isolement » de Paris 19
3. Renouvellement urbain 21
3.1 Concilier vie métropolitaine et locale 22
3.2. Différentes structures mises en place 23
CONTEXTE SCIENTIFIQUE 28
1. Nouvelles dynamiques mondiales 28
1.2. « global city-region » et métropolisation 29
2. Concept d'ambiance urbaine 31
2.1 Historique du concept d'ambiance urbaine 32
2.2. Définition du concept d'ambiance urbaine 34
2.3. Mesure des ambiances, outil de compréhension et d'intervention 37

DEUXIEME PARTIE **42**

Ambiance urbaine, nouvelle approche **42**
AMBIANCE URBAINE, APPROCHE QUANTITATIVE 44
1. Nouvelles théories urbaines sur les équipements 44
1.1. Représentation du paysage objet, perçu et vécu. 44
1.2. Nouvelles approches sociales 47
1.3. Équipements dans Paris Métropole 50
2. Ambiance urbaine, approche quantitative 56
2.1. Ambiance et mobilité 56
2.2. Mesures des ambiances urbaines, le codage 60
2.3. Approche géographie culturelle 63

TROISIEME PARTIE **66**

Analyse spatiale et statistique **66**
ANALYSE SPATIALE ET STATISTIQUE 68

1. Dimension légitimité 68
1.1 Sous-dimension tradition 68
1.2. Sous-dimension utilitarisme 69
1.3. Sous-dimension expressionnisme 71
1.4. Sous-dimension égalitarisme 72
1.5 Sous-dimension charisme 74
2. Dimension théâtralité 76
2.1. Sous-dimension exhibitionnisme 76
2.2. Sous-dimension transgression 77
2.3. Sous-dimension glamour 79
2.4. Sous-dimension formalité 80
2.5. Sous-dimension voisinage 81
3. Dimension authenticité 83
3.1. Sous-dimension localité 83
3.2. Sous-dimension ethnicité 84
3.3. Sous-dimension corporatisme 86
3.4. Sous-dimension étatique 87
3.5. Sous-dimension rationnelle 88
ANALYSE STATISTIQUE 90
1. Typologie des ambiances urbaines et des profils socio-économiques. 90
1.1. Classification hiérarchique des ambiances urbaines. 91
1.2. Classification des profils socio-économiques des communes du Paris Métropole 93
2. Corrélation entre profils socio-économiques et ambiances urbaines 95
2.1. Calcul des relations entre les caractères 95
2.2. Déroulement du test du Chi2 97

CONCLUSION 100

BIBLIOGRAPHIE 102

ANNEXES 110

TABLES DES ILLUSTRATIONS 112

TABLE DES MATIERES 114

RESUME 117

Résumé

La phase de métropolisation que connait actuellement la ville de Paris engendre une réorganisation de l'espace. Toujours plus attractive et plus accessible, la ville moderne doit proposer une multitude de services pour se différencier des autres métropoles mondiales. En réponse à l'appel à projet de la mairie de Paris sur le devenir de l'agglomération parisienne, l'équipe du projet « Une cartographie culturelle du Paris-métropole » propose de mettre place un nouvelle conception de l'espace pour offrir aux politiques d'aménagement des outils de compréhension indispensable dans la réorganisation urbaine.

L'étude de la répartition des ambiances urbaines en fonction de la localisation des équipements dans le Paris-métropole permet de reconsidérer une approche des représentations mentales du paysage. Cependant, l'analyse de cette nouvelle approche a montré qu'elle pouvait revêtir tout de même un biais non négligeable dans les études scientifiques ; l'objectivité du chercheur.

Notre étude porte sur la compréhension de cette nouvelle approche des ambiances urbaines et de la pertinence qu'elle pourrait avoir pour l'avenir de la métropole parisienne.

Mots-clés : Paris-métropole, ambiance urbaine, équipements, représentation mentale.

Abstract

Since Nicolas Sarkozy's speech of the 26 of June 2007, debates on the future of Paris and its suburbs have begun. In fact, Paris' region is an area without social and urban cohesion. In view of this situation, the Parisian metropolis gets away international dynamics.

However, since the twenty firth century, politicians show an iron will to wipe of prejudice and to build a dynamic metropolis. As a result, they organize international consultations to find a way to create a true metropolis. One of the project's initiatives involves understanding living citizen's conditions trough the relations between urban ambiences and socio-economical population's profiles.

The measure and the cartography of urban ambiences are interesting for the capacity to analyze the social and economical dynamics. In my paper I am interested on relations between Paris and nearby suburbs. I collect my data at cultural cartography of Paris-Metropolis project. There starting axiom is to consider that amenities generate a particular urban ambience type. My researches are based on two analysis procedures, on one hand, through maps of urban ambiences, I study metropolis consumption dynamics and on the other hand, I analyze the repartition of socio-economical population's profiles and urban ambiences to understand how politicians can come up to citizen's expectations.

Key words: Parisian Metropolis, urban ambiance, amenity.