



HAL
open science

La morphologie dynamique de la ville contemporaine. Les rythmes quotidiens d'usage de la ville à Milan

Mario Boffi, Matteo Colleoni, Licia Lipari

► To cite this version:

Mario Boffi, Matteo Colleoni, Licia Lipari. La morphologie dynamique de la ville contemporaine. Les rythmes quotidiens d'usage de la ville à Milan. Gwiazdzinski L.; Drevon G.; Klein O. Chronotopies. Lecture et écriture des mondes en mouvement, Elya Editions pp.98-109, 2017, 979-10-91336-07-9. halshs-01710593

HAL Id: halshs-01710593

<https://shs.hal.science/halshs-01710593>

Submitted on 16 Feb 2018

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.

**LA MORPHOLOGIE DYNAMIQUE DE LA VILLE CONTEMPORAINE.
LES RYTHMES QUOTIDIENS D'USAGE DE LA VILLE À MILAN**

La mobilité constitue l'un des aspects caractérisant de la vie sociale contemporaine avec la naissance et la diffusion des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Les résultats du récent *Recensement de la population et des habitations* (ISTAT, 2011) montrent en effet une augmentation significative des individus qui se déplacent quotidiennement pour des motifs liés à leurs études et à leur travail. Plus simplement, nos agendas en sont aussi le reflet tant ils ressemblent, plus que jamais, à des cartes d'activités disséminées dans le temps et l'espace quotidien.

En Italie, la population pendulaire s'élevait, en 2011, à environ 29 millions d'individus (49% de la population totale), avec une variation positive de 5% par rapport à celle de 2001 (26,5 millions, soit 47% du total, ISTAT 2001 et 2011). Si le calcul tient compte aussi, hormis le travail et les études, des déplacements liés à toutes les autres activités, le pourcentage de personnes mobiles est encore plus important et s'élève, selon les enquêtes nationales, à 80% de la population totale (ISFORT, 2014). L'extension des temps et des espaces de la mobilité a été telle que la perte de la proximité spatiale des interactions et des références spatio-temporelles des formations sociales contemporaines est désormais au cœur des préoccupations des chercheurs (Giddens, 1985, Bauman, 2000). En réalité l'accroissement de la mobilité, de même que le recours croissant aux outils d'information et de communication, ont créé, plus que des sociétés immatérielles, des sociétés caractérisées par différentes morphologies sociales (Martinotti, 1993, Osti, 2010). L'article traite de la nouvelle morphologie sociale de la ville contemporaine. Sa section empirique vise à analyser la morphologie sociale de la ville de Milan à travers l'étude des rythmes temporels d'usage de la métropole par les populations résidentes et temporaires.

Morphologie urbaine et demande de mobilité

La morphologie sociale de la ville, à savoir le résultat de la répartition de la société – et de ses groupes sociaux – sur le territoire urbain, a toujours été étroitement liée à la mobilité. La morphologie sociale compacte et concentrée autour du centre historique de la ville traditionnelle a caractérisé des sociétés fondamentalement statiques, le plus souvent connotées par une mobilité lente et piétonne (Newman et Kenworthy, 1999). La morphologie plus étendue de la métropole industrielle de la première génération, où apparaissent pour la première fois les périphéries urbaines, a généré les flux routiniers, avec des trajets fixes, des populations de travailleurs pendulaires. Pour la première fois dans l'histoire de ce type de ville, un grand nombre de personnes commencent à se déplacer non seulement pour émigrer mais aussi pour effectuer leurs activités quotidiennes, en grande partie au sein de leurs espaces de vie, comme travailler, consommer et se consacrer aux loisirs (Kaufmann et al., 2004). Scandés par les horaires de travail et par ceux des rituels civils de la consommation et des loisirs organisés, les rythmes d'usage de la ville revêtent un caractère fondamentalement synchronique et régulier (Chiesi, 1989, Colleoni, 2004).

Comme on le sait, à partir du milieu des années soixante-dix du siècle dernier, la crise du modèle fordiste a créé les conditions d'un changement dont les conséquences ont aussi considérablement influé sur la morphologie sociale des villes occidentales. La fermeture des grandes entreprises situées à la périphérie des villes, ajoutée à l'accroissement de valeur de la rente du sol urbain, a conduit à un développement des implantations urbaines (de production d'abord, résidentielles et commerciales ensuite) hors des limites urbaines. Le phénomène, connu sous le nom d'étalement urbain (*urban sprawl*), a non seulement entraîné un accroissement de la mobilité des personnes, de plus en plus nombreuses, qui vivent dans les zones suburbaines et périurbaines, mais aussi une modification de la forme de la mobilité et, avec elle, des rythmes d'usage de la ville. Avec la morphologie sociale de la ville, c'est

aussi celle de la mobilité qui a changé : plus étendue (dans l'espace), plus fréquente (dans le temps), plus diversifiée (dans les finalités) et plus diffuse (dans la direction). La mobilité, auparavant résiduelle, est devenue une composante caractéristique du style de vie de ceux qui résident à l'intérieur de villes aux frontières de plus en plus floues. Dans ce type de ville, la méfiance atavique du genre humain à l'égard du voyage s'est transformée en pratique sociale et, pour les sujets dotés d'un plus grand capital culturel et relationnel, elle est même devenue un motif d'attractivité et de divertissement (Judd et Fainstein, 1999). Toutefois, la nouvelle culture de la mobilité n'a pas eu la même influence sur tous et la ville elle-même a été diversement touchée par les différents rythmes d'usage temporels de ses populations. Dans les villes les plus attractives (souvent aussi les plus attrayantes, Colleoni et Guerisoli, 2014), les personnes ont commencé à être liées non plus par le lieu où elles résident mais par les activités qu'elles exercent et par le partage des temps durant lesquels elles se déroulent. Puisque l'exercice de ces activités requiert une présence momentanée, les populations non résidentes ont commencé à être définies comme temporaires et les villes qui les accueillent comme des villes aux rythmes d'usage multiples.

Populations non résidentes et rythmes urbains

La pluralité des populations qui résident et habitent temporairement dans la ville et donc celle de leurs rythmes d'usage temporels ont fait de la ville contemporaine un lieu à la morphologie sociale dynamique. Le jour, la ville est différente de la nuit, mais cela vaut aussi pour les différentes tranches horaires caractérisées par des populations et des usages diversifiés des lieux et des services urbains. En 2009, environ 26% de la population urbaine diurne italienne était composée de non-résidents : pendulaires (travailleurs et étudiants), utilisateurs de la ville, hommes et femmes d'affaires et touristes (voir tableau 1, Nuvolati, 2016). Dans les villes touristiques, comme Venise et Florence, la part de population non résidente, encore plus élevée, dépassait le seuil de 40%. Toutefois, des villes qui n'étaient pas connues pour leur

attractivité touristique affichaient elles aussi des pourcentages significatifs de personnes non résidentes : c'est le cas de Milan qui, pendant la journée, voyait sa population augmenter d'environ 34%. Il s'agissait pour la plupart de pendulaires et d'utilisateurs de la ville attirés par la concentration élevée de lieux de travail et de services, caractérisés par une forte spécificité fonctionnelle, présents dans le chef-lieu lombard.

Ville : Nom de la ville

Pop. : Population résidente *1.000 (ISTAT)

Augm. : Augmentation de population *1.000 (estimation)

Diurne : Population diurne totale *1.000 (estimation)

Non Rés. : % de population non résidente sur le total de la population diurne (estimation)

<i>Ville</i>	<i>Pop.</i>	<i>Augm.</i>	<i>Diurne</i>	<i>Non Rés.</i>
Turin	909	199	1 108	25,4
Milan	1 296	497	1 793	33,9
Venise	270	155	426	45,7
Gênes	611	1	696	14,6
Bologne	375	97	471	29,2
Florence	366	171	537	40,6
Rome	2 724	601	3 326	21,7
Naples	964	230	1 193	23,1
Bari	321	86	41	25,0
Palerme	659	92	752	14,4
Catane	296	89	385	26,6
Total	8 791	2 302	11 093	25,7

Tableau 1 – Estimation de la population non résidente dans les principales villes italiennes (2009). Valeurs absolues en milliers et valeurs en pourcentage. Source : Nuvolati, 2016

Les nouveaux rythmes d'usage temporels des populations non résidentes de plus en plus nombreuses ont modifié non seulement la morphologie sociale des villes mais aussi celle des systèmes urbains qu'elles investissent. Un grand nombre de termes ont été employés pour définir les nouveaux systèmes urbains – mégapoles, villes diffuses, régions urbaines et aires métropolitaines – dont la variabilité reflète la difficulté d'en identifier les signes distinctifs. Ces dernières années, certains auteurs ont proposé d'appeler *meta-cities* (méta-cités) les villes qui sont allées au-delà de la morphologie classique des métropoles ayant dominé le XXe siècle, du contrôle administratif traditionnel des organismes locaux sur le territoire et enfin de la référence sociologique à la seule population résidente (Martinotti, 2004). Quel que soit le nom qu'on leur donne, ces villes sont clairement visibles dans les immenses zones urbaines où vit aujourd'hui la majorité de la population mondiale. En Italie, elles sont identifiables dans le *continuum* urbain de la mégapole lombarde, mais aussi le long des axes qui relient les chefs-lieux vénitiens et émiliens et les villes côtières. Le plus souvent, leurs limites ne coïncident pas avec celles des unités administratives et leur forme s'apparente à celle des couloirs, lieux d'implantation résidentielle, de production et de service et, de plus en plus, espaces de flux (Castells, 1996, Martinotti, 2004). Ces espaces de flux doivent être non seulement connus mais aussi organisés puisque c'est dans les nouvelles *meta-cities* que se concentrent les personnes, les activités et la mobilité, et dans ces zones qu'il faut intervenir avec des politiques à grande échelle temporelle (programmations à long et moyen terme) et territoriale (avec des plans métropolitains de gestion de la mobilité, Boffi et Colleoni, 2016).

Rythmes urbains et morphologie de la ville de Milan

Milan représente le cœur de l'aire métropolitaine italienne la plus vaste et la plus peuplée où vivaient, à la date du dernier recensement de la population et des habitations (2011), 8 014 000 habitants. Son aire métropolitaine se caractérise également par le nombre plus important de pendulaires (environ 28 pour 100 ha-

bitants alors que la moyenne nationale est de 16 pour 100), par la densité de flux supérieure (le rapport entre les kilomètres parcourus par les pendulaires et la surface en kilomètres carrés) et par le pourcentage plus élevé de déplacements hors de la commune de résidence (en raison de la plus grande interdépendance fonctionnelle des communes situées à l'intérieur, Boffi et Colleoni, 2016). Si nous tenons compte, en plus des déplacements pendulaires, des déplacements liés à une autre activité, quelle qu'elle soit, nous observons que Milan est la ville de l'aire métropolitaine où la variation de densité démographique entre le jour et la nuit est la plus importante, ce qui confirme sa forte attractivité (Région Lombardie, 2014, voir Figure 1).

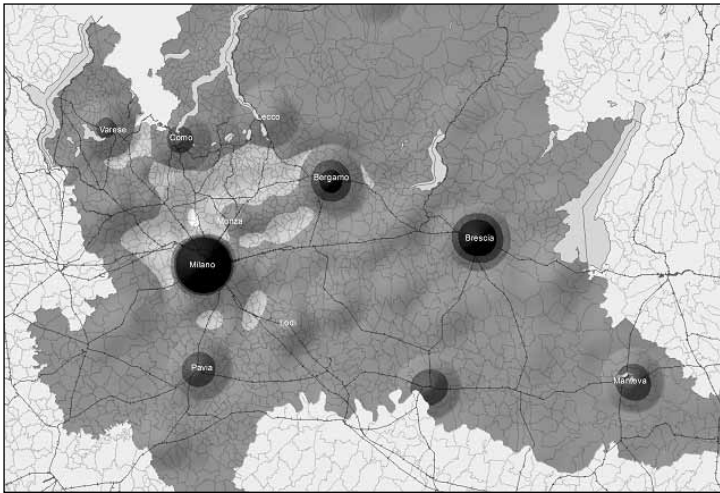


Figure 1 : Variation de la densité démographique entre le jour et la nuit dans l'aire métropolitaine milanaise*

Source : notre élaboration sur des données de la région Lombardie, Sondage sur la mobilité, 2014

* La densité élevée de la couleur indique une population diurne supérieure à la population nocturne ; la basse densité de couleur indique le contraire.

Dans la ville de Milan, en l'espace de 24 heures, plus de 3 800 000 personnes se déplacent, avec une pointe, entre 7h00 et 8h00, de plus de 560 000 déplacements. 45,6% d'entre elles se déplacent pour des motifs liés à leur travail, 11,6% à leurs études, 5,5% à leurs affaires et les 37,4 % restants pour des motifs divers (courses, commissions, visites médicales, loisirs /tourisme...).

L'analyse des flux de mobilité par tranche horaire fait apparaître d'importants écarts entre les styles de déplacement des différentes populations mobiles (voir Figure 2).

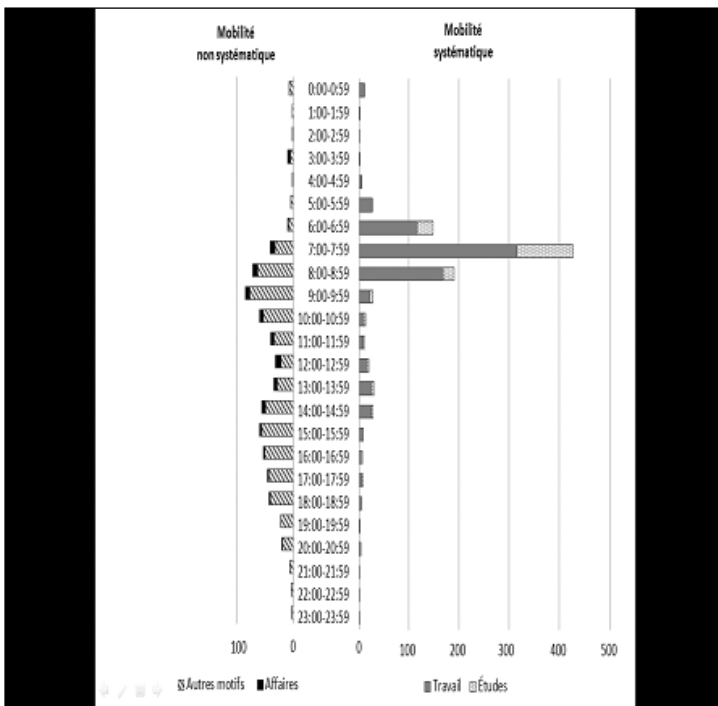


Figure 2 : Populations mobiles à Milan par heure de la journée et motif du déplacement (valeurs absolues en milliers)

Source : notre élaboration sur des données de la région Lombardie, Sondage sur la mobilité, 2014

Se rendre sur son lieu de travail et d'étude a toujours représenté le principal motif des déplacements *routiniers* (dite « mobilité systématique »). Dans la ville de Milan, les pendulaires qui se déplacent pour des motifs liés au travail et aux études se concentrent dans la tranche horaire 6h00/9h00, avec une pointe entre 7h00 et 8h00 et une dynamique qui décroît au fil de la journée. Selon toute logique, la tranche horaire où la fréquence est la plus élevée coïncide avec celle de l'ouverture des lieux de travail et d'étude. La répartition temporelle de la mobilité des autres populations mobiles (la « mobilité non systématique ») apparaît plus complexe et fragmentée. Ceux qui se déplacent pour utiliser les services de la ville, les *utilisateurs de la ville*, ont des horaires de déplacement plus variables (ou, en d'autres termes, présentent une concentration horaire de leur mobilité moins élevée, voir Figure 2).

Les *utilisateurs de la ville* se déplacent principalement entre 8h00 et 11h00, pour atteindre leur nombre maximal entre 9h00 et 10h00, alors que dans l'après-midi leur mobilité est répartie entre 14h00 et 19h00 (en fonction des horaires d'ouverture des exercices commerciaux, des bureaux publics et des autres lieux de loisirs). La mobilité liée aux affaires, qui se répartit aussi entre les différentes heures de la journée, est toutefois plus proche de la mobilité non systématique que de la mobilité systématique et atteint des valeurs plus élevées entre 12h00 et 13h00. En synthèse, pendant la journée (entre 6h00 et 20h00), les flux de déplacement diffèrent beaucoup : ceux qui sont liés au travail et aux études sont plus concentrés pendant la tranche horaire 6h00/9h00 alors que les déplacements pour affaires et d'autres motifs sont mieux répartis entre les différentes tranches horaires.

Le soir et la nuit (entre 20h00 et 5h00 du matin), la composition des flux de mobilité change considérablement. Si, selon toute logique, la tendance des flux de mobilité est décroissante, on observe néanmoins des pourcentages significatifs de déplacements pour d'autres motifs, en particulier entre 21h00 et 2h00 du matin. Il s'agit de la mobilité des utilisateurs de la ville qui se rendent dans des lieux de divertissement puis rentrent chez

eux. Pendant les heures nocturnes, si les déplacements liés aux études et aux affaires diminuent, ceux du travail se poursuivent. Il s'agit de la mobilité des personnes qui travaillent dans les lieux de divertissement ou qui se rendent sur les lieux de production entre minuit et 4h00 du matin.

Comme d'autres métropoles des pays à économie avancée, Milan a élargi l'offre temporelle de services et d'activités et appartient au modèle des villes « *where the action is* », où il se passe toujours quelque chose (Amendola, 2010, p. 38).

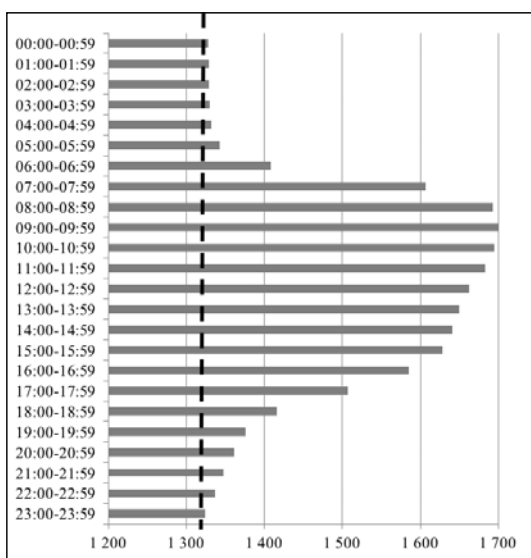


Figure 3 : Solde de la population à Milan durant 24 heures. Valeurs absolues en milliers

Source : notre élaboration sur des données de la région Lombardie, *Sondage sur la mobilité*, 2014

* La ligne en pointillé indique la valeur de la population résidente dans la commune de Milan en 2014 (1.324.169, source ISTAT).

La colonisation de la nuit par les activités de production et le divertissement (Melbin, 1978, Gwiazdzinski, 2005), autrefois absente, découle de la tendance des individus à effectuer plusieurs activités et à les programmer à des moments de la journée qui étaient autrefois consacrés au repos. La mobilité observée à Milan pendant la nuit en est une résultante connue mais peu étudiée et encore moins règlementée (par des politiques urbaines ciblées pour la mobilité nocturne). Pendant les heures de la journée et de la nuit, la morphologie de Milan change, associant des populations résidentes statiques et mobiles et des populations temporaires. Si, à 10h00 du matin, la présence simultanée et, donc, la variété des populations est maximale, il existe aussi, pendant les heures nocturnes, une part significative d'hétérogénéité démographique (voir la Figure 3 relative à l'évolution horaire du solde démographique).

Conclusion

Souvent cité en référence à la forme typique de la ville postindustrielle contemporaine, le thème de la morphologie dynamique a trouvé une confirmation empirique dans cette étude analytique sur la ville de Milan. Elle est le résultat de la présence, sur le même territoire et au même moment, de différentes populations, dont beaucoup sont attirées par la concentration en ville des lieux du travail et d'enseignement mais aussi des services de meilleure qualité et qui offrent une spécificité fonctionnelle. Les rythmes d'usage temporels du travail, des études et de l'accès aux services dessinent le profil d'une ville qui change le jour, la nuit mais aussi pendant les différentes tranches horaires. Puisque ces rythmes sont alimentés par des flux dont les points d'origine sont de plus en plus nombreux et distants, c'est le système métropolitain, et pas seulement la ville, qui présente une morphologie dynamique.

Nous avons vu qu'à l'intérieur de l'aire métropolitaine, Milan continuait à occuper une position centrale caractérisée par une forte attractivité. L'analyse de la répartition des flux par motifs de déplacements a montré que le travail et les études attiraient la majorité des personnes mobiles concentrant leurs déplacements

pendant les tranches horaires traditionnelles (en début de matinée et en fin d'après-midi). Le pouvoir d'attraction traditionnel exercé par Milan sur les ressources économiques et le travail ne se dément pas, même dans la phase postindustrielle actuelle.

Toutefois, par rapport à d'autres villes, il faut ajouter à la mobilité encore importante des populations pendulaires de Milan, celle des utilisateurs de la ville, qui représente désormais plus d'un tiers des déplacements journaliers. Il est vraisemblable que les deux types de mobilité, systématique et asystématique, sont plus complémentaires qu'antithétiques et qu'elles s'alimentent mutuellement. Comme dans d'autres zones urbaines dynamiques transalpines, les flux du travail génèrent les flux liés à l'accès aux services et aux divertissements qui, à leur tour, ont des retombées positives sur le travail (et sur la mobilité inhérente à ce dernier). Les différents rythmes d'usage de la ville doivent, en ce sens, être considérés comme une dimension plus structurelle qu'accidentelle de la métropole contemporaine.

Les outils de planification et de gestion de l'espace et de la mobilité urbaine, souvent encore bloqués sur l'image de la ville à la morphologie statique, doivent en tenir compte. Les différents rythmes d'usage de la ville doivent non seulement être connus mais aussi organisés afin d'éviter que la présence simultanée de populations et d'activités ne génère des conflits et des dysfonctionnements susceptibles d'aggraver la qualité de vie urbaine, en particulier pour les groupes sociaux les plus faibles.

BIBLIOGRAPHIE

AMENDOLA G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro*, Laterza, Roma-Bari.

BAUMAN Z. (2000), *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge.

BOFFI M., Colleoni M. (2016), «Metropolitan Dynamics and Mobility Flows : A National Comparative Study (1991-2011)», in Pucci P. et Colleoni M. (éds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer Editor, Berlin.

Morphologie dynamique de la ville contemporaine Chronotopies

- CASTELLS M. (1996), *The Rise of Network Society*. The information Age, Blackwell, Oxford.
- CHIESI A.M. (1989), *Sincronismi sociali: l'organizzazione temporale della società come problema sistemico e negoziale*, Il Mulino, Bologna.
- COLLEONI M., (2004), *I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi*, Carocci, Roma.
- COLLEONI M., GUERISOLI F. (2014), *La città attraente*, Egea, Milano.
- GIDDENS A. (1985), Time, Space and Regionalisation, in Gregory D., Urry J. (éds.), *Social Relations and Spatial Structures*, Macmillan, London.
- GWIAZDZINSKI, L. (2005), *La nuit dernière frontière de la ville*, Éditions de l'Aube, Paris.
- ISFORT (2014), La domanda di mobilità degli italiani. Rapporto congiunturale di fine anno, Roma.
- ISTAT (2001), *Censimento della popolazione e delle abitazioni*, Roma.
- ISTAT (2011), *Censimento della popolazione e delle abitazioni*, Roma.
- JUDD D. R. and FAINSTEIN S. S. (1999), (éds.), *The Tourist City*, Yale University Press, New Haven and London.
- KAUFMANN V., BERGMAN M. M., JOYE D. (2004), «Motility: Mobility as Capital», *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 28 (4), p. 745-756.
- MARTINOTTI G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale delle città*, Il Mulino, Bologna.
- MARTINOTTI G. (2004), «The community question : space and networks in the meta-city», Mo.ve, International, Non-governmental, Permanent, Observatory on Sustainable Mobility in Metropolitan Areas – Final technical report, en ligne www.move-forum.net
- MELBIN M. (1978), « Night as frontier », *American Sociological Review*, 43, 1, p. 3-22.
- NEWMAN P.W.G., Kenworthy J.R. (1999), *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington DC.
- NUVOLATI G. (2016) «Residents and Non-residents Populations: Types of Conflicts», in Pucci P. et Colleoni M. (éds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer Editor, Berlin.
- OSTI G. (2010), *Sociologia del territorio*, Il Mulino, Bologna.
- Regione Lombardia (2014), Sondaggio sulla mobilità, en ligne <http://www.trasporti.regione.lombardia.it/>