Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir

Hélène Nessi

▶ **To cite this version:**

Hélène Nessi. Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir. 2013, pp.4-5. hal-00830247

HAL Id: hal-00830247
https://enpc.hal.science/hal-00830247

Submitted on 8 Jan 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.

Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir

Hélène Nessi

Cet article présente la problématique, la méthodologie et les principaux résultats de la thèse d'Hélène Nessi : *Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir en Ile-de-France et à Rome,* Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, sous la direction d'Olivier Coutard, université Paris-Est, soutenue le 30 novembre 2012, 805 p.

Le jury était composé de Francis Beaucire, rapporteur, professeur des universités Paris la Sorbonne ; Éric Charmes, rapporteur, directeur du laboratoire Rives, ENTPE, université de Lyon ; Olivier Coutard, directeur de thèse, directeur CNRS, directeur du Latts, ENPC ; Vincent Kaufmann, examinateur, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité, Directeur du Lasur, EPFL ; Nicolas Louvet, examinateur, directeur Cifre à 6T bureau de recherche.

Depuis deux décennies, la forme urbaine fait l'objet de prises de position, de débats souvent très idéologiques dans le monde académique, avec d'un côté les défenseurs de la ville compacte et de l'autre ses détracteurs faisant l'apologie de la ville parc, de la ville nature ou encore de la ville émergente. Dans les milieux opérationnels de l'aménagement, les acteurs convergent, quant à eux, vers un fort consensus autour des avantages de la ville dense ; consensus qui s'accompagne d'une diabolisation de la ville diffuse, en particulier en ce qui concerne les distances parcourues en automobile. Dans ce travail de doctorat, nous avons pris au sérieux cette critique et l'avons mise à l'épreuve en explorant les liens entre le cadre de vie et la mobilité de loisir. Chaque ménage développe des relations propres à son environnement et il est pertinent de s'interroger sur ses pratiques et leur inscription spatiale. Sur cette base, nous avons cherché à comprendre quels sont les éléments qui influencent la mobilité de loisir en dehors des variables importantes mises en évidence par les analyses économiques et économétriques telles que le revenu, la PCS et le niveau de diplôme. Nos deux hypothèses étaient que le rapport des ménages à leur cadre de vie et le contexte urbain dans lequel ils inscrivent leurs pratiques influencent leur mobilité de loisir.

De fait, si certains travaux ont porté exclusivement sur l'influence des variables socioéconomiques (niveau de diplôme, pcs, revenu) des ménages pour expliquer leur mobilité, d'autres ont mis en évidence l'influence du contexte urbain. Nous nous appuyons sur ces travaux, mais en opérant un double déplacement. D'une part, nous ne prenons pas seulement en compte le contexte urbain commun à un ensemble de ménages, mais aussi le *cadre de vie* propre à chaque ménage (entendu comme l'espace ordinairement pratiqué par le ménage considéré). D'autre part, nous faisons l'hypothèse que les pratiques spatiales des ménages reposent également sur leur « rapport à leur cadre de vie ». Le « rapport au cadre de vie » ne résulte pas seulement des caractéristiques socioéconomiques des ménages, mais renvoie aussi à leur histoire propre, leur parcours résidentiel, qui se traduisent dans des valorisations différenciées des dimensions fonctionnelle, sociale et sensible (en d'autres termes, leur représentation) de leur cadre de vie. Notre travail a consisté à éprouver empiriquement les hypothèses de l'influence du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir.

Notre cadre conceptuel s'est ainsi construit autour d'une approche par les pratiques et les représentations. Pour appréhender la relation entre le cadre de vie et les pratiques de loisir dans un cadre non déterministe, nous avons confronté notre définition du cadre de vie à celles proposées par différents auteurs et relevé comment chacune d'elle rendait compte des rapports que les ménages entretiennent avec leur cadre de vie. Cette ouverture des champs théoriques aboutit à la prise en compte conjointe de l'individu et d'un contexte à la fois fonctionnel, sensible et social pour comprendre les pratiques. À partir de cette définition du cadre de vie, divers critères entrent donc en compte dans l'analyse de l'influence du cadre de vie sur la mobilité de loisir.

Nous supposons qu'en fonction des caractéristiques socioéconomiques des ménages et du contexte, un ménage développera un type de rapport au cadre de vie plutôt qu'un autre (combinant un rapport plus ou moins développé avec chacun des registres fonctionnel, sensible et social) et que ce rapport influencera la nature de son attachement au cadre de vie, son inscription spatiale et donc sa mobilité de loisir. En plus des caractéristiques

socioéconomiques des ménages, la mobilité de loisir sera donc influencée d'une part, par le contexte urbain, espace d'opportunités et de contraintes dont on peut rendre compte sur la base de données extérieures aux ménages, hypothèse déjà étayée et en débat dans la littérature, d'autre part, par le *rapport au cadre de vie*, qui renvoie aux représentations propres à chacun de son cadre de vie affectant les pratiques et affectées à leur tour par ces dernières. Ce cadre conceptuel permet de produire des résultats sur les ressorts de la mobilité de loisir, de les nuancer en échappant aux effets mécaniques souvent attribués à la densité et ou, plus généralement à la forme urbaine et de les étayer grâce aux choix de la mixte méthode et d'un travail de comparatif à différentes échelles.

Méthodologie

Les agglomérations francilienne et romaine constituent nos terrains d'étude. Ces deux agglomérations présentent une structure urbaine et un modèle de périurbanisation contrastés. Les pratiques de loisirs sont très liées aux particularités de divers groupes sociaux elles-mêmes liées à l'histoire propre de ces groupes ou à leurs conditions économiques et culturelles. À ce titre, nous avons retenu des adultes entre 30 et 45 ans avec enfants, puisque la présence de jeunes enfants détermine très largement les activités, les déplacements et les distances à parcourir quotidiennement. Notre travail empirique repose sur trois approches complémentaires, toutes trois réalisées dans les neuf terrains d'études retenus se distinguant par leur situation géographique (centrale, péricentrale, périurbaine) et leur niveau de desserte en transport collectif : une approche contextuelle dans laquelle nous décrivons chacun des terrains d'étude à partir d'un cadre d'analyse reposant sur les caractéristiques fonctionnelle, sensible et sociale des lieux, une approche qualitative regroupant au total 81 entretiens semi-directifs (neuf ménages par quartier) et une approche quantitative reposant sur 2 250 enquêtes téléphoniques quantitatives auprès de ménages résidant dans ces quartiers (250 ménages par quartier). Il est important de souligner l'apport des analyses contextuelles sur cette problématique, puisque celles-ci permettent de ne pas travailler à partir de données désagrégées (type de densité, nombre de commerces, distance à la gare) contrairement aux démarches généralement entreprises, mais sur des terrains d'étude abordés dans leur globalité permettant de maîtriser les effets systémiques propres à l'environnement.

Une mobilité de loisir multidéterminée

Grâce à une exploration des manières de vivre et des représentations du cadre de vie de ménages avec enfants dans différents contextes urbains, nous avons expliqué les différences et les variations dans la mobilité des ménages à localisation équivalente ou position socio-équivalente. Cette exploration est révélatrice des opportunités et des contraintes dont les ménages disposent pour inscrire leurs pratiques sur le territoire : selon les ressources sociales et économiques des ménages, selon les contraintes et les opportunités du contexte et selon les représentations du cadre de vie et les pratiques.

Comme nous venons de le suggérer, d'autres variables que les caractéristiques socioéconomiques des ménages (revenu, niveau de diplôme et PCS) interviennent dans la structuration de la mobilité de loisir. Plusieurs constats généraux se dégagent. Le premier a trait au mode de combinaison des facteurs. Grâce aux analyses de variances, le caractère multi déterminé de la mobilité de loisir relevée est confirmé. Au sens statistique, cela veut dire que la mobilité dépend de plusieurs variables explicatives. Ainsi, le revenu, la PCS et le niveau de formation composent des mobilités de loisirs croissantes en termes de fréquence et de distances parcourues à mesure que l'on s'élève dans l'échelle sociale et économique. Si la position socioéconomique et les caractéristiques socioéconomiques des ménages ont un poids explicatif important, elles n'interviennent pas à titre de discriminant principal. En effet, les deux autres variables (le rapport au cadre de vie et le contexte urbain) expliquent de manière très représentative une part non négligeable de cette mobilité. En d'autres termes, on se retrouve en présence d'un réseau de facteurs dont les pertinences respectives varient considérablement selon les diverses dimensions : caractéristiques socioéconomiques des ménages, contexte urbain et rapport au cadre de vie. Ces variables explicatives doivent donc être considérées comme autant d'indicateurs qui contribuent à différencier la mobilité de loisir des ménages. Celle-ci n'est pas seulement une affaire de position sociale ou une affaire de contexte, mais plutôt le résultat d'une interaction entre le cadre de vie et le ménage.

L'influence du contexte urbain sur la mobilité de loisir

Les mobilités de loisir en Ile-de-France et à Rome sont très contrastées, les Franciliens parcourent en moyenne le double de kilomètres par an dans le cadre de leur mobilité de loisir que les Romains et ceci pour plusieurs raisons.

1/ Le niveau de vie globalement plus élevé en Île-de-France produit une génération de trafic de loisir supérieure. Toutefois, le revenu n'est pas la seule variable explicative, puisqu'à revenu (par unité de consommations des ménages) comparable, les écarts de mobilité en kilomètres entre les deux agglomérations se maintiennent.

2/ Ensuite, les situations géographiques et climatiques jouent un rôle en tant que telles dans la génération des mobilités de loisir. La proximité de la mer, un arrière-pays proche et des conditions climatiques favorables

poussent les Romains à partir davantage en excursion d'une journée vers des destinations moins éloignées. A *contrario*, la grande taille de l'agglomération francilienne et les très bonnes connexions ferroviaires et aériennes poussent les Parisiens à partir davantage en week-end et à utiliser principalement les transports collectifs.

3/ Enfin la France et l'Italie se caractérisent par une culture des vacances assez différente. Les Italiens se déplacent davantage dans leur région natale, quitte à peu se déplacer pour aller en vacances, tandis que les Français ont une culture « du départ » et du « changement d'air » pendant les congés, une culture qui s'érige pratiquement en norme sociale.

Si l'on s'intéresse à la localisation géographique au sein des deux agglomérations et à ses incidences sur la génération de déplacements de loisirs, les habitants des quartiers urbains centraux parcourent davantage de kilomètres pour les loisirs que les autres. Cet écart est nettement plus marqué en Île-de-France. Cette observation confirme qu'il est essentiel de considérer la mobilité de loisir pour analyser les relations entre l'environnement urbain et les déplacements et atteste également l'hypothèse des déplacements *compensatoires* avancés par plusieurs chercheurs. L'effet de compensation des résidants centraux relève en effet de la sphère sensible et concerne essentiellement les déplacements de week-ends et d'excursions. Ces journées ou week-ends deviennent ainsi l'occasion pour les habitants du centre de compenser le manque de tranquillité, d'espace et de nature de leur environnement immédiat. Le rééquilibrage des déplacements domicile/travail par la mobilité de loisir selon les localisations géographiques varie si on prend en considération la variable socioéconomique. Ainsi les distances parcourues par les personnes à position socioéconomique élevée et moyenne croissent à mesure que les ménages résident à proximité du centre ; à position socioéconomique faible, elles sont en revanche assez similaires d'un contexte à l'autre. Si la localisation géographique est souvent associée à une densité de population ou à une densité bâtie, on observe que ce sont surtout les typologies urbaines, l'organisation du bâti et son emprise au sol, ainsi que l'imbrication de la végétation dans le tissu urbain qui agissent sur le rapport qu'entretiennent les ménages avec leur cadre de vie et sur la mobilité de loisir.

En poursuivant les investigations à l'échelle du quartier, nous avons détaillé quelles relations sont établies entre mobilité de loisir, rapport au cadre de vie et attachement au quartier. Le rapport au cadre de vie ne renvoie pas seulement aux représentations. Les pratiques sont aussi très importantes. En effet, en pratiquant son cadre de vie, l'habitant modifie sans cesse la représentation qu'il en a. La mise en relation de la représentation du quartier et du motif des déplacements dans chaque quartier a permis d'observer s'il existe des effets dits de « compensation » ou d'« accentuation » entre les motifs de déplacements de loisir et le rapport au quartier. Plus que le degré d'attachement ou la représentation positive du quartier, la mobilité de loisir est plutôt influencée par la nature de l'attachement, du rapport que les habitants entretiennent avec celui-ci. Les habitants dont la représentation révèle avant tout un déficit dans le registre fonctionnel sont ceux qui parcourent le moins de kilomètres. La localisation géographique ne suffit donc pas pour expliquer le niveau d'attachement, il est nécessaire d'observer les caractéristiques de chaque contexte, car derrière cette nomination générique de localisation il existe une variété de contexte.

Finalement, ce qui prime n'est pas tant le fait d'être attaché à son quartier que la nature de cet d'attachement. Les quartiers où la majorité des résidants ont un rapport social ou sensible/social et expriment un manque dans le registre fonctionnel sont ceux où les habitants ont la plus faible mobilité en termes de kilomètres parcourus. Les quartiers où les habitants ont établi un rapport fonctionnel et expriment un manque dans le registre sensible, sont ceux où les résidants se déplacent le plus pour la mobilité de loisir. Ces résultats confirment l'importance de la tranquillité, de la végétation et des espaces publics ainsi que le rôle décisif de la desserte dans la mobilité de loisir. Plus que la hauteur des bâtiments, ce sont surtout les typologies urbaines, l'organisation du bâti et son emprise au sol qui agissent sur l'attachement de nature sensible et sociale en offrant un support spatial propice à l'investissement et aux rencontres. La relativité de la densité bâtie perçue selon les facteurs individuels (le capital spatial, le parcours résidentiel et les caractéristiques socioéconomiques des ménages) et les facteurs externes (hauteur du bâti, mixité sociale, animation, végétalisation) apparaissent largement déterminés par les ambiances du lieu, son animation sociale et son organisation spatiale. Ainsi, la façon de disposer une variété de formes d'occupation du sol peut favoriser la rentabilité de cette occupation sans pour autant générer un sentiment d'entassement. Au contraire, « l'urbanité des lieux », l'« intensité » peuvent compenser les inconvénients de l'entassement.

La rapport au cadre de vie une dimension structurante de la mobilité de loisir

L'originalité de la thèse revient à la seconde hypothèse qui aboutit à la description des cinq profils de rapport au cadre de vie dont les manières « de pratiquer le cadre de vie » présentent une différenciation très marquée selon les ménages. Ces rapports au cadre de vie sont en partie corrélés à des positions socioéconomiques et à des localisations, mais en partie seulement, si bien qu'ils ont leur propre pouvoir explicatif sur les pratiques de mobilité. S'appuyant sur la littérature

sociologique des représentations et des pratiques du quartier ou de l'environnement, nous observons que les caractéristiques physiques du contexte urbain n'agissent pas mécaniquement. Nous avons pu observer que ce n'est pas parce qu'un ménage est desservi par les transports collectifs qu'il les utilise. L'environnement urbain est approprié par des pratiques, déterminées elles-mêmes par des représentations, des habitudes et des compétences. Par ces processus d'appropriation, l'environnement urbain devient un cadre de vie avec lequel chacun entretient un rapport spécifique. Lorsque les ménages établissent un rapport fonctionnel avec leur quartier, cet usage est rarement exclusif. En effet, plus mobiles, ils investissent d'autres espaces que celui de leur quartier. À l'inverse, un rapport inscrit à l'échelle du voisinage, reposant finalement plus sur les sphères sociale et sensible du cadre de vie implique une mobilité quotidienne de loisir réduite. Cette différenciation, en partie liée aux caractéristiques socioéconomiques des ménages, est aussi liée aux spécificités fonctionnelles, sensibles et sociales du contexte dans lequel les habitants évoluent. À la diversité des rapports au cadre de vie observables s'ajoute la diversité du contexte de la vie quotidienne. Un point central de cette thèse est de ne pas seulement considérer l'échelle du quartier, mais le contexte multiscalaire dans lequel s'inscrivent les pratiques des ménages. Ces profils de rapport au cadre de vie permettent de passer d'une vision statistique de la mobilité à des façons de vivre, c'est-à-dire une approche concrète de la vie quotidienne et même une approche sensible à travers les représentations des milieux de vie. Au-delà d'une distinction des distances parcourues, il est intéressant d'observer des inscriptions spatiales différenciées (à l'échelle de l'habitat, du voisinage, du quartier, de l'agglomération, nationale et internationale) selon les temporalités (lundi au vendredi, week-ends et vacances) entre les différents profils.

Agir sur les différentes dimensions du rapport au cadre de vie

Pour conclure, l'analyse du contexte urbain à différentes échelles confirme l'influence d'éléments et de combinaison d'éléments sur la mobilité de loisir tels que le calme, les espaces verts l'intensité des tissus associatifs et sociaux ou la localisation de l'offre de loisir dans l'agglomération. Par ailleurs, l'étude de la mobilité de loisir par le prisme des modes de vie met en exergue l'influence du rapport au cadre de vie, dont l'un des facteurs déterminant est la représentation. Enfin si ce travail confirme l'existence d'une mobilité de compensation liée à la faible présence d'espaces verts, il montre que ce mécanisme n'explique pas à lui seul les variations de la mobilité de loisir. En effet, nos résultats témoignent de l'importance de l'intensité de la sociabilité locale, mais également de la capacité des habitants à s'investir dans leur quartier et à s'approprier les lieux au travers des pratiques collectives (association) ou individuelles (jardinage, bricolage). La mobilité de compensation n'est donc pas seulement affaire d'espaces verts, et si on souhaite la limiter, il faut agir sur les différentes dimensions du rapport au cadre de vie.

Biographie

HÉLÈNE NESSI, architecte-urbaniste, docteur en aménagement de l'espace, urbanisme est post-doctorante au laboratoire Ville Mobilité Transport. Elle a notamment publié « Formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports », *Étude Foncière,* dossier « La densification en débat », n° 145, mai-juin 2010, pp.30 à 32 ; et « Penser la mobilité à partir des personnes», *in* Collectif, *Les usages de la mobilité. Pour une ingénierie des modes de vie,* Loco, pp. 17 à 43 ; et « Les mobilités de loisir s'invitent au débat. Périurbain *versus* densité », *Études foncières,* n°163, mai-juin 2013.

nessi.h@gmail.com