RECHERCHES

Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisir

Recherches terminées

L'objectif de cette recherche était d'identifier l'incidence des environnements urbains de Genève et Zurich (ville centre, suburbain et périurbain) sur la mobilité de loisir, et notamment les voyages occasionnels de longue distance. Cette recherche a également donné naissance à un projet artistique réalisé par Swann Thommen, à découvrir sur notre rubrique Artistic Lab. La thèse "Cadres de vies, modes de vie et mobilités de loisirs. Les vertus de la ville compacte remise en cause ?", du géographe Sébastien Munafo, est disponible en accès libre sur cette page.

Acteurs de la recherche

SWANN THOMMEN

SÉBASTIEN MUNAFÒ

I/ La recherche

Le rôle des cadres de vies urbains en tant que déterminants des mobilités contraintes (travail, achats) a été démontré et est aujourd'hui communément admis. De manière générale, la littérature scientifique montre qu'habiter dans la périphérie peu dense des villes implique des déplacements longs, fréquemment réalisés avec des moyens individuels motorisés. Parallèlement, on a montré qu'une densité urbaine élevée est associée à une utilisation plus importante des transports publics, de la marche ou du vélo

en comparaison avec des formes bâties plus dispersées. Ces constats ont conduit à recommander la ville dense comme la forme urbaine la plus durable du point de vue de la mobilité. Inversement, ils ont contribué à montrer du doigt les formes urbaines étalées.

Plusieurs auteurs soulignent cependant que ces recherches n'ont jusqu'à présent que très peu abordé les pratiques de loisirs des individus et la mobilité générée par ce motif. Pourtant, dans un grand nombre de pays occidentaux, le motif loisirs constitue désormais le premier motif de déplacement , et ceci aussi bien en termes de distances parcourues qu'en termes de durées des déplacements. Par ailleurs, les moyens de transport utilisés pour ce motif de déplacement – en grande partie la voiture et avion – sont particulièrement générateurs d'externalités négatives (consommation d'énergie, bruit, polluants, etc.). Certains auteurs avancent l'hypothèse d'un lien significatif entre formes urbaines et mobilité de loisirs. Habiter un centre-ville dense pourrait, par exemple, impliquer la réalisation fréquente de déplacements de loisirs longs et énergivores en vue de compenser un environnement défavorable à la détente au quotidien. Des besoins qui seraient logiquement beaucoup moins importants chez les habitants du périurbain profitant d'espaces moins denses et disposant d'espaces ouverts, balcon, piscine, terrasse, beaucoup plus propices aux activités de plein air et de détente. D'où le nom d' «effet barbecue» proposé par Jean-Pierre Orfeuil et Daniel Soleyret pour désigner cette inversion possible du rapport entre forme urbaine et mobilité générée.

Se dessine alors un double enjeu, cognitif et pratique :

une prise en compte des déplacements de loisirs dans un bilan global de la mobilité générée est-elle à même de remettre en cause les vertus attribuées à la ville compacte en la matière ?

Si oui, comment alors dessiner la ville de demain pour qu'elle présente à la fois les vertus connues de la compacité et celles des espaces moins denses, moins générateurs de déplacements compensatoires durant le temps libre ?

Cette problématique pose inévitablement la question des imaginaires et des représentations liés au déplacement. Pour beaucoup de personnes, les vacances sont synonymes de départ, une association très forte qui semble indépendante des cadres de vies résidentiels. N'est-il pas dès lors vain de vouloir agir sur les cadres de vie pour générer moins déplacements pour ce motif ? Est-ce que nos modes de vie n'impliquent pas par essence la consommations de lieux variés, de la diversité et donc de la mobilité qui est ,en partie, indépendante des opportunités que l'on a à proximité de chez soi ?

L'étude visait à répondre à ce type de questionnements en se penchant sur le cas des agglomérations de Genève et Zurich, à l'intérieur desquelles trois cadres de vies aux

intensités urbaines variées (centre-suburbain-périurbain) avaient été sélectionnés. Le dispositif empirique se fondait sur une méthodologie combinant pour chaque secteur une approche contextuelle, quantitative et qualitative. Ces résultats ont ensuite été mis en perspective avec ceux obtenus à Paris et Rome dans une recherche dont le questionnement était similaire (Nessi, 2012).

II/ Synthèse des résultats

La mise en dialogue de ces analyses a donné lieu à un certain nombre de résultats :

> En analysant l'ensemble des mobilités (tous motifs confondus), l'auteur constate un lien décroissant entre la densité du cadre de vie et les kilomètres parcourus au quotidien, mais une corrélation positive entre cette densité et les kilomètres parcourus lors de voyages occasionnels. Plus le cadre de vie est dense, plus la mobilité occasionnelle est importante.
> Après addition des kilomètres parcourus à l'année, les urbains centraux affichent des soldes équivalents à ceux des habitants des autres cadres de vie dans le cas de Genève et des soldes beaucoup plus élevés dans celui de Zurich. Ces résultats remettent en cause la relation ville compacte=courtes distances.
> Malgré cela, les déplacements des urbains centraux sont plus vertueux sur le plan environnemental que ceux des habitants du périurbain. Ceci, principalement en raison de la plus faible utilisation de la voiture par les habitants des centres-villes en comparaison avec les résidents de la périphérie.
> Enfin, le fait d'habiter au centre est corrélé à davantage de loisirs quotidiens en ville et résider en périphérie à des loisirs plus proches de la nature. En revanche, le motif des voyages occasionnels (vacances, weekends,...) n'est pas lié au cadre de vie de résidence. Ces résultats remettent en cause l' effet barbecue, c'est-à-dire l'idée d'une compensation vis-à-vis d'un cadre de vie qui serait trop dense ou trop intense.

Au regard de ces résultats, l'auteur réaffirme les vertus de la ville compacte, considérant que cette forme urbaine est durable, y compris pour les mobilités de loisir, et formule des recommandations dans ce sens.

III/ Pour aller plus loin

1/ Télécharger la thèse

"Cadres de vies, modes de vie et mobilités de loisirs. Les vertus de la ville compacte remise en cause ?", par Sébastien Munafo :

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

MOBILE LIVES FORUM VIES MOBILES

LaSUR
Laboratoire de sociologie urbaine

Thèse de doctorat

Cadres de vies, modes de vie et mobilités de loisirs: Les vertus de la ville compacte remises en cause ?

Sébastien Munafo

EPFL - LaSUR

2/ Découvrez le projet Artistic Lab : "Vers une cartographie sonore subjective"

En parallèle de cette recherche, l'artiste Swann Thommen s'est intéressé à la dimension sensible du sujet en donnant naissance à un nouveau projet art-sciences, disponible sur Artistic Lab : «Vers une cartographie sonore subjective ». Ce projet visait à suivre durant une journée complète plusieurs individus habitant des cadres de vies différents à Genève et à Zurich. Par des moyens de captation sonore variés et originaux, il a cherché à repérer les différentes strates et environnements sonores dans lesquels évoluaient les protagonistes urbains durant leur temps contraint et libre. En passant de l'espace de l'habitat et de l'environnement résidentiel à l'espace publique extérieur et intérieur, à l'environnement de travail, aux loisirs quotidiens ou encore aux sphères des déplacements, cette cartographie sonore a été l'occasion d'exprimer visuellement et sonorement le temps des déplacements et de mobilisation des protagonistes dans l'espace, de recenser les diversités sonores rencontrées et de permettre d'identifier plus spécifiquement des attachements variés aux cadres de vie de chaque individu.

3/ Découvrez la Controverse autour des résultats de Sébastien Munafo

Un débat a également été organisé entre l'auteur de la thèse et le Forum Vies Mobiles dans la rubrique Controverse. Il met en discussion les conclusions du travail de recherche de Sébastien Munafo et la recommandation de faire de la ville compacte un modèle d'urbanisme à généraliser. Cliquez ici pour y accéder.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

[1] https://fr.forumviesmobiles.org/video/2014/11/26/questionner-leffet-barbecue-2686

[2] http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/L416MNbqYEWeo9K

[3] http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/vers-une-cartographie-subjective-sonore

[4] https://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2016/11/28/cadre-vie-et-mobilites-loisirs-remise-en-question-ville-compacte-3371