

Synthèse de la recherche

**Incidences du « rapport au cadre de vie » sur la mobilité de loisir**

Recherche réalisée par **6T – Bureau de recherche** en partenariat avec le **Latts**

Sous la direction scientifique de Nicolas LOUVET avec Hélène NESSI,

Olivier COUTARD et Vincent KAUFMANN

L'étalement urbain est régulièrement stigmatisé au titre des dépenses énergétiques, du gaspillage de ressources et des émissions de gaz à effet de serre qu'il entraîne. Dans la présente recherche, nous avons pris au sérieux cette critique et l'avons mise à l'épreuve en explorant les liens entre la localisation résidentielle au centre ou dans des quartiers périurbains et l'utilisation des moyens de transports, en termes de kilomètres parcourus et d'émissions de CO<sub>2</sub>.

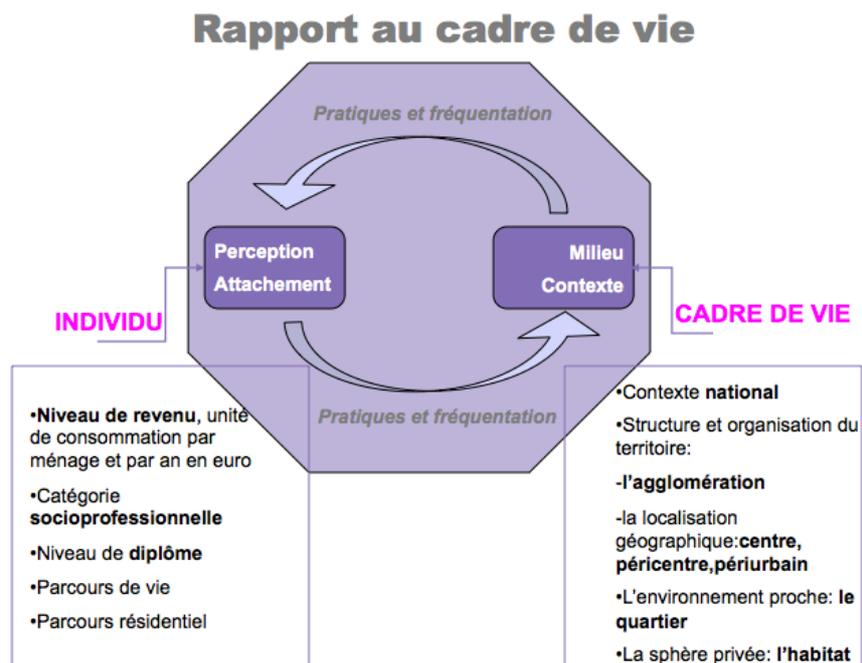
Notre questionnement tient en une question générale simple : existe-t-il des déplacements de loisirs liés au fait d'habiter dans un cadre de vie dense ? Plusieurs recherches récentes suggèrent l'existence d'un mécanisme de compensation qui puiserait son origine dans le fait besoin de s'échapper de la ville dense le weekend et en vacances lorsqu'on y habite, ce qui serait de nature à compenser, partiellement ou totalement, le handicap d'une localisation résidentielle périurbaine sur la consommation énergétique et les émissions de CO<sub>2</sub>.

Ces déplacements compensatoires, que l'on nomme aussi l'effet barbecue, en référence au fait que le week-end, les périurbains font un barbecue dans leur jardin pendant que bon nombre d'habitants des quartiers urbains centraux denses fuient leur cadre de vie en avalant des kilomètres en voiture, en avion ou en train, sont au cœur d'une controverse scientifique majeure sur les liens entre formes urbaines et le développement durable. Dans quelle mesure et pour qui la ville étalée, diffuse, périurbaine, est-elle néfaste en matière de consommation énergétique et d'émissions de polluantes liés aux transports ? L'enjeu de la réponse à cette question est de taille dans la mesure où la surconsommation énergétique et la pollution induite comptent parmi les principaux arguments pour lutter contre l'étalement urbain.

Pour aborder cette question générale, nous avons choisi d'interroger des familles, c'est-à-dire une catégorie de population ayant des attentes fortes à l'égard du cadre de vie à différentes échelles, et en particulier à l'égard du quartier en matière d'espaces verts et d'aménités urbaines de prises en charge des enfants et adolescents. Les familles ont été considérées comme un révélateur social, en ce sens que les déplacements compensatoires sont a priori particulièrement forts dans ce type de ménages.

Le cadre de vie a été étudié à différentes échelles (logement, quartier, ville, agglomération en comparant Paris à Rome) et les multiples caractéristiques qui le composent (fonctionnelle, sociale, architecturale, esthétique). Afin d'être en mesure de le décrire de façon détaillée, les enquêtes ont été menées dans des quartiers précis, et non sur le territoire des deux agglomérations prises dans leur ensemble.

Au fil de la recherche, le cadre de vie a été décrit pour lui-même à travers des analyses contextuelles très fines selon ces échelles et ces dimensions, puis il a été considéré comme « embedded » par les personnes interrogées à travers leur mode de vie. Ainsi, pour l'ensemble des personnes qui ont été interrogées qualitativement, puis par sondage, le rapport au cadre de vie et les attentes en la matière ont été identifiées. Ce dispositif de recherche a permis ensuite un retour sur le contexte par l'identification des ingrédients contextuels de nature à influencer le rapport au cadre de vie et l'expérience que les personnes interrogées en ont.



L'ensemble des investigations menées débouche sur un ensemble de résultats dont il est possible de synthétiser les principaux traits de la manière suivante :

**Le rapport que les familles entretiennent avec leur cadre de vie est fortement différencié et se traduit en termes de déplacements par des contrastes spectaculaires indépendamment de la localisation résidentielle centrale ou périphérique au sein de l'agglomération.**

Les analyses ont permis d'identifier cinq rapports très différents des familles à leur cadre de vie.

Un rapport identitaire au quartier où des répondants très attachés affectivement à leur quartier, à son esthétique et aux sociabilités de proximités qui s'y déroulent ;

Un rapport "pratique" au quartier, soit des répondants très attachés aux services présents, qu'il s'agisse de services commerciaux, de services associés à l'école et à la prise en charge des enfants ou de l'entraide entre habitants ;

Un rapport fonctionnel au quartier chez des personnes très attachées à la présence d'équipements de transports dans la proximité de leur domicile.

Un rapport "urbaphile au quartier, où les répondants sont très attachés à la densité et à la diversité présente dans leur quartier, et pour qui il s'agit pour eux d'une qualité essentielle qu'ils valorisent.

Un rapport "social" au quartier, soit des personnes vivant leur quartier à travers les réseaux relationnels qu'elles y ont tissés, qu'il s'agisse de réseaux familiaux ou de réseaux amicaux.

D'une manière générale, les déplacements de loisirs sont associés à ces cinq rapports au cadre de vie. Ainsi, les personnes ayant un rapport "identitaire" et celles ayant un rapport "social" à leur cadre de vie se déplacent moins souvent et moins loin en excursions et en week-end. Il s'agit de deux groupes de personnes ayant des attaches affectives très fortes dans leur quartier de domicile et qui plaisent à y rester durant les temps de loisirs.

A l'inverse, les répondants "urbaphiles" partent beaucoup en week-ends et en vacances lointaines. Ce groupe, qui apprécie habiter dans des cadres de vie caractérisés par leur diversité, se déplace beaucoup. De la même manière, les répondants ayant un rapport « fonctionnel » à leur cadre de vie parcourent beaucoup de kilomètres pour les excursions et les week-ends.

**La fréquence des excursions, déplacements de weekend et vacances, ainsi que les distances parcourues pour ces motifs varient fortement entre l'Île-de-France et Rome. Les familles romaines parcourent en particulier nettement moins de kilomètres, ce qui s'explique par leur revenu en moyenne moins élevé, par des facteurs culturels et par la localisation de Rome proche de la mer et le facteur climatique.**

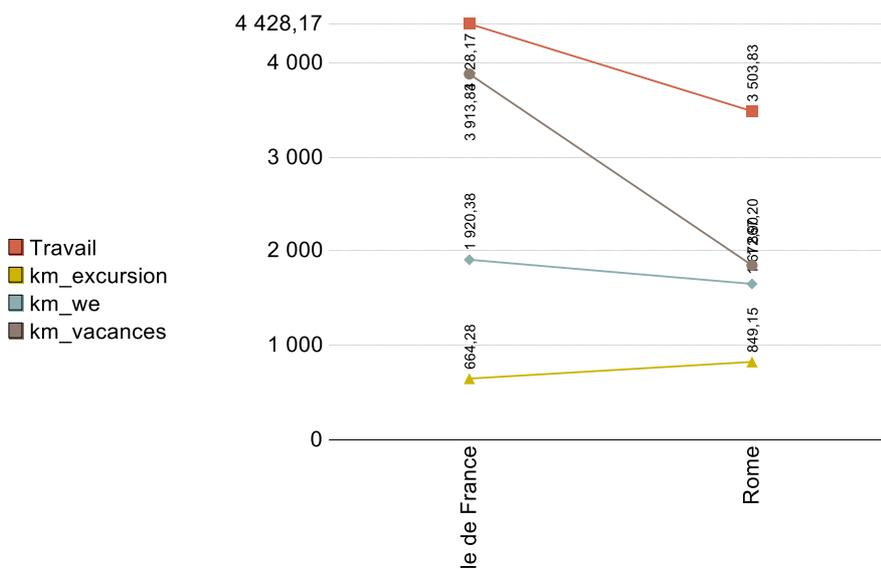
#### Moyenne des km parcourus par an et par individu suivant l'agglomération

Source / Travail  $p = <1\%$  ;  $F = 10,42$  (TS)

Source / km\_excursion  $p = <1\%$  ;  $F = 18,21$  (TS)

Source / km\_we  $p = 5\%$  ;  $F = 3,71$  (PS)

Source / km\_vacances  $p = <1\%$  ;  $F = 90,72$  (TS)



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts

"Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants

Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 1

Que ce soit les déplacements domicile/travail ou ceux des loisirs, les franciliens parcourent plus de kilomètres que les romains. L'écart des kilomètres parcourus entre les deux agglomérations lors des déplacements de loisir est plus important et doit être mis en relation avec les niveaux de revenu.

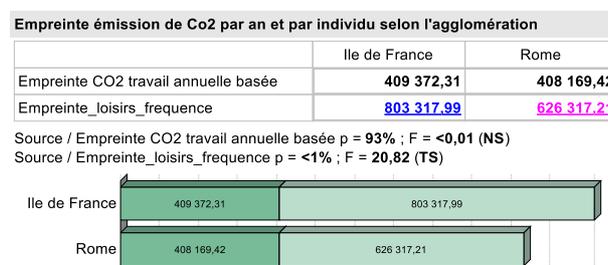
Si les romains se déplacent beaucoup en excursion d'une journée, ils ont en revanche une mobilité de vacances beaucoup plus limitée que les habitants de l'Ile-de-France :

- Les romains pratiquent beaucoup un tourisme patrimonial local dans un cadre vert et aéré. Par ailleurs, lors des déplacements pour les week-ends avec une à quatre nuits à l'extérieur du domicile, les destinations demeurent identiques à celles des excursions. Ainsi, le cadre de vie vert et agréable pas trop éloigné du lieu de résidence limite la portée spatiale des déplacements de week-end.
- Les franciliens partent en vacances et en weekend loin, en utilisant de façon extensive l'offre de transport rapide, soit l'avion, le TGV ou la voiture. Le besoin de s'échapper, loin, au bord de la mer ou à la montagne est très présent dans le cas parisien.

Les romains se déplacent beaucoup plus en voiture que les franciliens, que ce soit pour le travail pour les différents déplacements de loisirs étudiés. Ceci s'explique par la qualité contrastée de l'offre de transports publics entre les deux agglomérations.

En Ile-de-France, 17% de ménages familiaux de notre échantillon sont non motorisés, contre seulement 3% à Rome. A Rome en outre, 41% de ces mêmes ménages possède deux voitures ou plus, contre seulement 29% en Ile de France. Les contrastes en matière de motorisation se traduisent dans les pratiques modales : les franciliens utilisent moins la voiture pour leurs déplacements de loisirs.

Cette situation s'explique par la qualité comparée des offres de transports en commun. Au niveau urbain et régional, Le réseau francilien se distingue par la qualité de son offre, beaucoup plus dense et maillée, et des moyens de transports plus efficaces ayant une plus grande capacité d'accueil. Au niveau national et international, le réseau des TGV et les deux aéroports franciliens donnent un accès d'une excellente qualité à l'ensemble de l'Europe et des principales régions touristiques du monde. A contrario, les réseaux de transports en communs romains nettement moins performants, rendent difficile l'accès aux gares ferroviaires et aux aéroports.



Auteur: 6T Bureau de recherche/LatTS  
"Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir"  
Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants  
Recueil de données: Alyce Solreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

**Graphique 2**

**En Ile-de-France, les habitants des quartiers centraux ont des modes de vie et des pratiques modales très différentes des familles résident dans les quartiers péricentraux et périurbains. A Rome, cette tendance est beaucoup moins nette, ce qui s'explique par une plus grande homogénéité du cadre de vie.**

Si les deux agglomérations connaissent aujourd'hui une transformation urbaine similaire, marquée par une périurbanisation non maîtrisée et l'éclatement des distributions spatiales de l'habitat, des activités et des services, et par la polarisation socio-économique fondée sur des centres à l'incomparable richesse patrimoniale, elles n'en offrent donc pas moins des contextes très différenciés se caractérisant par une spatialisation spécifique des déplacements de loisirs.

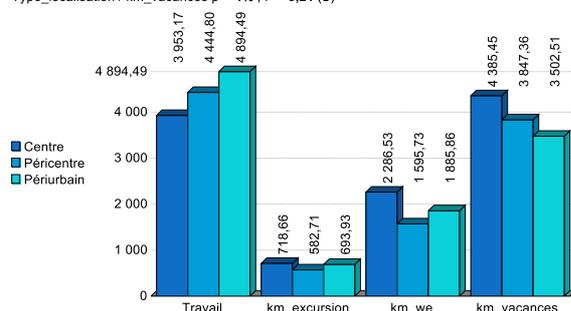
Dans l'agglomération romaine, les transports en commun sont médiocres d'une manière générale, au centre comme à la périphérie, et l'habitat reste dense et collectif jusque dans les franges urbaines. Il en résulte un cadre de vie plus homogène qu'en Ile-de-France où la qualité de l'offre de transports publics et la densité urbaine suit un gradient centre périphérie très net.

Il résulte de ces contextes différents que le potentiel d'accueil des quartiers à des modes de vie n'est pas le même à Rome et Paris. Il est plus étendu à Rome en ce qui concerne le rapport au cadre de vie, du fait de la densité et de la diversité sociale de ces cadres de vie jusque dans les quartiers excentrés. Il est plus étendu en Ile-de-France en ce qui concerne la possibilité de vivre sans voiture du fait de la qualité de l'offre de transports collectifs.

Il résulte de ces différences qu'en Ile de France les déplacements compensatoires de loisirs sont essentiellement réalisés par les résidents des quartiers urbains centraux, tandis qu'à Rome ils sont beaucoup plus homogènes entre le centre, le péricentre et le périurbain.

Moyenne des km parcourus par an et par individu suivant la localisation géographique  
Source Parmi "Ile de France"

Type\_localisation / Travail p = 9% ; F = 2,41 (PS)  
Type\_localisation / km\_excursion p = 7% ; F = 2,61 (PS)  
Type\_localisation / km\_we p = <1% ; F = 6,39 (TS)  
Type\_localisation / km\_vacances p = 4% ; F = 3,21 (S)

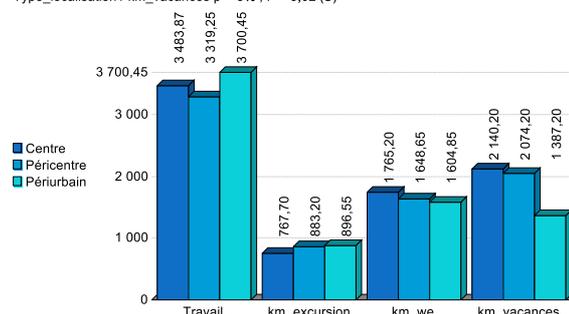


Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts  
"Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon :2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants  
Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 3

Moyenne des km parcourus par an et par individu suivant la localisation géographique  
Source Parmi "Rome"

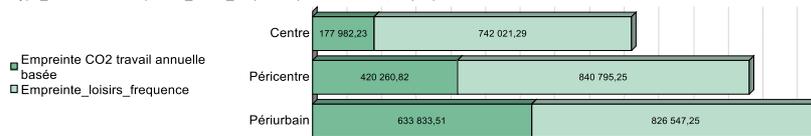
Type\_localisation / Travail p = 79% ; F = 0,24 (NS)  
Type\_localisation / km\_excursion p = 25% ; F = 1,37 (NS)  
Type\_localisation / km\_we p = 79% ; F = 0,24 (NS)  
Type\_localisation / km\_vacances p = 5% ; F = 3,02 (S)



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts  
"Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon :2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants  
Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

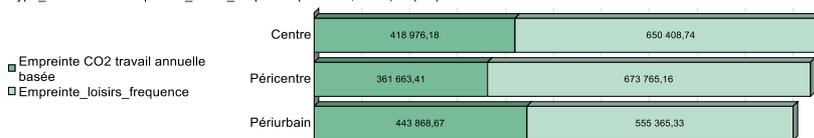
Graphique 4

Moyenne de l'empreinte CO2 émis lors des déplacements de loisir par an et par individu en fonction de la localisation géographique  
 Source Parmi "Ile de France"  
 Type\_localisation / Empreinte CO2 travail annuelle basée p = <1% ; F = 29,49 (TS)  
 Type\_localisation / Empreinte\_loisirs\_frequence p = 20% ; F = 1,59 (NS)



Graphique 5

Moyenne de l'empreinte CO2 émis lors des déplacements de loisir par an et par individu en fonction de la localisation géographique  
 Source Parmi "Rome"  
 Type\_localisation / Empreinte CO2 travail annuelle basée p = 65% ; F = 0,43 (NS)  
 Type\_localisation / Empreinte\_loisirs\_frequence p = 19% ; F = 1,65 (NS)



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts  
 "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon :2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants  
 Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 6

**Malgré une répartition modale plus favorable à l'automobile, les émissions de CO2 liées à la mobilité sont plus faibles à Rome qu'à Paris, ceci est en particulier dû aux déplacements de loisirs.**

En matière d'empreinte de l'émission de Co2 liée à la mobilité des ménages franciliens et romains, il n'existe pas de liens significatifs entre l'empreinte d'émission liée au travail, en revanche la relation est très significative en ce qui concerne l'empreinte d'émission de Co2 issue des déplacements de loisirs.

En lien direct avec la moyenne de kilomètres parcourus par an et par individu dans chaque agglomération, les franciliens qui parcourraient le plus de km à l'année, émettent aussi plus de CO2 que les romains. Toutefois le rapport entre les deux agglomérations tend à s'atténuer, passant d'un rapport de 1,6 à 1,3 en raison de pratiques modales franciliennes plus favorable aux transports en commun.

**Le cadre de vie a un effet indirect sur l'empreinte des émissions de CO2 : c'est par l'intermédiaire des modes de vie des habitants et de leur rapport au quartier de domicile qu'il agit.**

La comparaison entre Rome et Paris montre qu'entre des localisations résidentielles périurbaine, péricentrale et centrale, les différences de consommation énergétique pour la mobilité et les émissions de CO2 ne sont pas systématiques. En d'autres termes, il ne suffit pas qu'un quartier soit

dense et bien équipé ou au contraire situé à proximité de grands espaces verts ou caractérisé par de l'habitat individuel pour que ses habitants émettent mécaniquement plus ou moins de CO2.

Les analyses menées montrent qu'un cadre de vie donné ne prend sens que par rapport à l'expérience que ses habitants en ont et ce qu'ils en attendent. Ainsi, les cinq rapports au quartier qui ont été identifiés définissent largement la propension à se déplacer pour des motifs de loisirs. Ainsi par exemple, une personne entretenant un rapport « social » à son quartier de résidence n'éprouvera que peu le besoin de s'échapper de son cadre de vie pour des déplacements de loisirs si le lien social est très développé dans son quartier, quelle que soit sa densité ou sa localisation centrale ou périurbaine.

Il ressort que les personnes ayant un rapport "identitaire" et celles ayant un rapport "social" à leur cadre de vie se déplacent moins loin en excursions et en week-end. Il s'agit de deux groupes de personnes ayant des attaches affectives très fortes dans leur quartier de domicile et qui apprécient y rester durant les temps de loisirs. Par ailleurs, ces deux groupes parcourent un nombre important de kilomètres au quotidien pour leur déplacement domicile/travail. Le week-end est peut-être alors l'occasion de se retrouver tranquillement chez eux sans avoir à trop se déplacer.

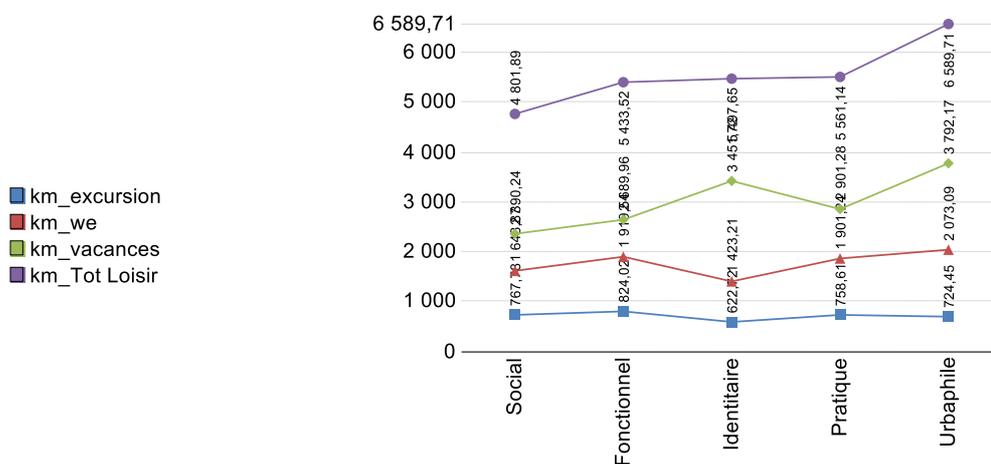
#### Km parcourus lors des déplacements de loisir selon le rapport au cadre de vie

Profils de "rapport au cadre de vie" / km\_excursion  $p = 9\%$  ;  $F = 2,03$  (PS)

Profils de "rapport au cadre de vie" / km\_we  $p = <1\%$  ;  $F = 3,49$  (TS)

Profils de "rapport au cadre de vie" / km\_vacances  $p = <1\%$  ;  $F = 5,45$  (TS)

Profils de "rapport au cadre de vie" / km\_Tot Loisir  $p = <1\%$  ;  $F = 4,52$  (TS)



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latts

"Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants  
Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

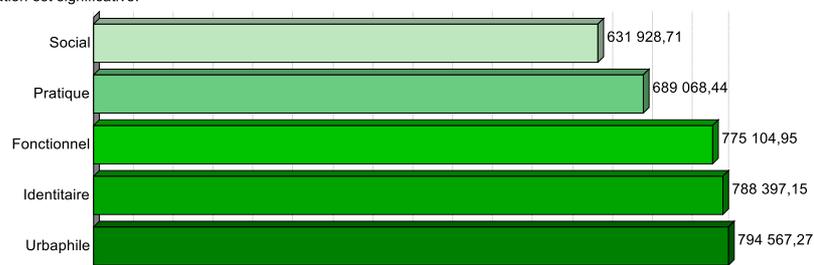
Les répondants ayant des rapports « pratiques », « fonctionnels » et « urbaphiles » sont les trois profils qui parcourent le plus de kilomètres lors des excursions et des week-ends. Ils ont en commun une perception positive de la sphère fonctionnelle. Ayant la connaissance des multiples opportunités présentes sur le territoire, ils savent où aller et comment se déplacer.

En revanche, les « urbaphiles », satisfaits des trois sphères, sont plutôt dans une mobilité d'accentuation. Peu motorisées, ils attendent de leur quartier de domicile d'être un lieu de diversité et de densité permettant le rapport à l'altérité au quotidien. Mais il s'agit par ailleurs de personnes s'évadant en voiture, en avion ou en train. Le weekend, ils rendent visite à leurs famille et amis. Lors des vacances, s'ils sont notamment à la recherche de lieux touristiques et attractifs, ils sont plus nombreux que la moyenne à se déplacer pour la nature et le repos. Les déplacements de loisirs gourmands en énergie de ces répondants compensent leur faible motorisation et leurs pratiques modales fortement orientées vers les transports publics la semaine.

Moyenne de l'émission de CO2 lors des déplacements de loisir par an et par individu en fonction du rapport au cadre de vie

$\rho = 4\%$  ;  $F = 2,58$  (S)

La relation est significative.



Auteur: 6T Bureau de recherche/Latss  
 "Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir" - Echantillon : 2030 ménages entre 30 et 45 ans avec enfants  
 Recueil de données: Alyce Sofreco, Enquête téléphonique Paris/Rome 2010/2011

Graphique 7

L'effet barbecue existe donc bel et bien ! Au terme de la recherche le constat est sans appel : il existe des déplacements de loisirs compensatoires qui peuvent aller jusqu'à inverser le bilan Carbone transports de ménages vertueux dans la vie de tous les jours. Nos résultats indiquent cependant que ces comportements ne sont pas liés mécaniquement à des cadres de vie résidentiels spécifiques. Si en Ile-de-France, l'effet Barbecue est assez présent dans le centre de l'agglomération c'est notamment parce que bon nombre de destinations d'excursions et de weekend sont assez éloignées de Paris (la montagne, les destinations touristiques urbaines), grâce à une offre de transports de longue distance très fournie et assez accessible compte tenu du niveau de vie (TGV et vols low costs) et à une culture de l'escapade qui n'est que beaucoup moins présente à Rome.

Si donc certains ménages non ou peu motorisés, habitant plutôt dans des quartiers urbains proches du centres se déplacent beaucoup pour les loisirs et vont jusqu'à avoir une empreinte écologique liée aux déplacements plus importante que de nombreuses familles périurbaines assez sédentaires dans leurs loisirs, il serait faux d'en tirer des enseignements directs sur les vertus ou limites de la ville-dense. La densité du quartier de résidence n'en est généralement pas un déterminant central.