

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	9
INTRODUCTION : DES MOBILITÉS DE LOISIRS QUI REMETTENT EN CAUSE LES VERTUS DE LA VILLE COMPACTE ?	11
Les questions de recherche	13
Structure du document	14
I – LES CONTOURS THÉORIQUES DE L’OBJET DE RECHERCHE	17
1. Territoires et mobilités	17
1.1. <i>Quelle définition de la mobilité ?</i>	17
1.2. <i>Les facteurs influençant la configuration des mobilités</i>	19
1.3. <i>Les territoires comme déterminants de la mobilité</i>	20
1.4. <i>Territoires, mobilités et durabilité : un consensus autour des vertus de la ville compacte</i>	25
1.5. <i>Les mobilités de loisirs plus ou moins volontairement oubliées de ces considérations</i>	28
2. Pratiques et mobilités de loisirs	31
2.1. <i>Le temps libre et les loisirs : conceptualisation et définition</i>	31
2.2. <i>La place croissante des loisirs : un fait sociétal majeur</i>	34
2.3. <i>La mobilité générée par les loisirs</i>	35
3. Les modes de vie : conceptualisation d’une variable clé	38
3.1. <i>Une grille d’analyse de l’espace social</i>	38
3.2. <i>Les liens entre territoires et modes de vie</i>	43
3.3. <i>Modes de vie et mobilités</i>	47
3.4. <i>Une variable intermédiaire à la base des associations entre territoires et mobilités</i>	52

4. Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs : vers un schéma explicatif et les hypothèses de recherche	53
4.1. Territoires et mobilités de loisirs : l'hypothèse de compensation qui remet en cause les vertus de la ville compacte.	53
4.2. Les loisirs compactophiles et naturophiles : une distinction fondamentale nécessaire pour explorer l'hypothèse de compensation	60
4.3. Modes de vie et mobilités de loisirs : des typologies d'activités	61
4.4. Le schéma explicatif général et les hypothèses de recherche qui en découlent	63
II – LE DISPOSITIF EMPIRIQUE ET LA MÉTHODOLOGIE	67
1. Le dispositif empirique et les terrains d'étude	67
1.1. Philosophie du dispositif adopté	67
1.2. Le choix des terrains d'étude	68
1.3. Les secteurs retenus	71
2. Les analyses contextuelles	80
2.1. Des variables pour renseigner et comparer les territoires	80
2.2. Les attributs renseignés	80
2.3. La construction des indicateurs	83
3. Les analyses quantitatives	85
3.1. Les données du Microrecensement Mobilité et Transports	85
3.2. Le nettoyage et la préparation des données	88
3.3. Le calcul des consommations énergétiques et des émissions de polluant relatives à la mobilité annuelle	91
3.4. Représentativité statistique et intervalles de confiance	92
4. Les analyses qualitatives	93
4.1. La sélection des enquêtés	93
4.2. Les enquêtés	94
4.3. Les entretiens	95
III – ANALYSES CONTEXTUELLES : LES TERRAINS D'ÉTUDE ET LEURS ATTRIBUTS FONCTIONNELS, SOCIAUX ET SENSIBLES	97
1. Éléments de cadrage sur les terrains d'étude	98
1.1. Contexte et dynamique territoriale en Suisse	98
1.2. Genève : une ville dense tournée vers l'international au cœur d'une agglomération transfrontalière	99
1.3. Zurich : une métropole polycentrique motrice de l'économie suisse	100

TABLE DES MATIÈRES

2. Les attributs fonctionnels	103
A.1. <i>La densité d'activité humaine par surface bâtie</i>	103
A.2. <i>La distance au centre de l'agglomération</i>	104
A.3. <i>La qualité de la desserte en transports publics</i>	105
A.4. <i>Le ratio emplois/habitants</i>	106
A.5. <i>L'équipement en commerces d'alimentation de proximité</i>	107
A.6. <i>L'équipement en crèches</i>	108
3. Les attributs sociaux	109
B.1. <i>La présence d'une population peu formée</i>	109
B.2. <i>La présence des familles</i>	110
B.3. <i>La présence d'une population installée récemment</i>	111
4. Les attributs sensibles	112
C.1. <i>L'exposition au bruit routier</i>	112
C.2. <i>La typologie des bâtiments</i>	113
C.3. <i>La typologie des environnements résidentiels</i>	114
IV – ANALYSES QUANTITATIVES :	
LES ASSOCIATIONS ENTRE CADRES DE VIE ET MOBILITÉS	119
1. L'équipement des ménages et des personnes : le « portefeuille mobilité »	120
1.1. <i>Permis de conduire et équipement automobile</i>	120
1.2. <i>Transports publics et modes doux</i>	124
2. Les déplacements : une première approche de la mobilité quotidienne	128
2.1. <i>L'intensité</i>	128
2.3. <i>Les motifs des déplacements</i>	134
2.4. <i>Les déplacements pour motif loisirs</i>	141
2.5. <i>Les moyens de transport utilisés</i>	148
3. Les voyages d'une journée : la part occasionnelle des déplacements	159
3.1. <i>L'intensité</i>	159
3.2. <i>Les motifs des voyages d'une journée</i>	163
3.3. <i>Les voyages d'une journée pour motif loisirs</i>	168
3.4. <i>Les moyens de transport utilisés</i>	172
4. Les voyages avec nuitées : les grandes distances occasionnelles	182
4.1. <i>L'intensité</i>	182
4.2. <i>Les motifs des voyages avec nuitées</i>	186
4.3. <i>Les voyages pour motifs loisirs</i>	190
4.4. <i>Les moyens de transport utilisés</i>	195

5. La mobilité annuelle totale, ses composantes loisirs et son impact environnemental	204
5.1. <i>L'intensité de la mobilité annuelle</i>	204
5.2. <i>Les motifs</i>	209
5.3. <i>Les moyens de transport utilisés</i>	218
5.4. <i>L'intensité de l'impact environnemental</i>	225
5.5. <i>L'impact environnemental de la mobilité annuelle selon les motifs de déplacement</i>	239
6. La configuration de la mobilité annuelle : un examen désagrégé et multivarié.	253
6.1. <i>Les variables à expliquer et les variables explicatives.</i>	253
6.2. <i>Le pouvoir explicatif propre des variables géographiques : un test de covariance</i>	256
6.3. <i>Le profil spécifique des grands consommateurs d'énergie et des personnes concernées par l'« effet de compensation » : une analyse par régression logistique</i>	263
6.4. <i>Retours sur le rôle des attributs fonctionnels, sociaux et sensibles</i>	271
V – ANALYSES QUALITATIVES : LES LIENS ENTRE CADRES DE VIE, MODES DE VIE ET MOBILITÉS DE LOISIRS	281
1. Le choix des cadres de vie : des arbitrages face à l'intensité urbaine	282
1.1. <i>Le parcours résidentiel : les préférences, l'expérience et les moments clés</i>	282
1.2. <i>Les arbitrages dans le choix du cadre de vie</i>	287
1.3. <i>La satisfaction du cadre de vie actuel : l'affirmation ou la reconsidération du choix résidentiel</i>	302
2. Le déploiement des modes de vie en lien avec les cadres de vie : potentiel d'accueil et potentiel structurant	307
2.1. <i>Le potentiel d'accueil : le cadre de vie et ses prises en phase avec les projets des acteurs</i>	307
2.3. <i>La configuration des mobilités quotidiennes : cinq modèles cohérents</i>	316
3. Le temps libre et les mobilités de loisirs en lien avec les modes de vie.	321
3.1. <i>La représentation du temps libre et sa place dans les modes de vie</i>	321
3.2. <i>Les mobilités de loisirs ancrées dans les routines quotidiennes et hebdomadaires</i>	324
3.3. <i>Les mobilités de loisirs occasionnelles</i>	330
3.4. <i>Les associations entre géotypes et mobilités de loisirs</i>	338

TABLE DES MATIÈRES

VI – MISE EN PERSPECTIVE, SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS	343
1. Une mise en perspective parisienne et romaine	343
1.1. <i>Contexte</i>	344
1.2. <i>Les principaux résultats de l'étude 6t/LaTTS</i>	349
1.3. <i>Similarités et différences des résultats entre les deux recherches</i>	359
2. Retours sur les questions de recherche et conclusions	364
2.1. <i>Une synthèse générale : les questions de recherche et les hypothèses à l'aune de nos résultats</i>	364
2.2. <i>De l'« effet barbecue » à l'« effet d'urbanité »</i>	376
3. Recommandations	380
3.1. <i>Face aux loisirs : quels cadres de vie et quelle ville bâtir ?</i>	380
3.2. <i>Agir sur les mobilités pour réduire leurs effets néfastes</i>	384
ANNEXES	389
Annexe n° 1 : Calcul des distances annuelles pour les excursions et les voyages avec nuitées selon l'OFS	391
Annexe n° 2 : Grille d'entretien utilisée pour les enquêtes qualitatives	395
Annexe n° 3 : Typologie des bâtiments	401
Annexe n° 4 : Typologie des environnements résidentiels	403
Annexe n° 5 : Découpages de la Suisse en grandes régions et régions MS	407
BIBLIOGRAPHIE	409
ABRÉVIATIONS	421
Liste des figures, tableaux et cartes	423