

## **Mobilités et espaces vécus en Orléanais**

**Christine Roméro - CEDETE**

### **Introduction**

Ma contribution interroge les déterminants des représentations et pratiques des mobilités individuelles. Elle questionne la manière dont les mobilités, en tant que ressource et compétence, contribuent à configurer le territoire vécu des individus.

#### 1 – Méthodologie et résultats de l'enquête

##### 1.1 - Méthodologie

L'étude se fonde sur un corpus de 50 entretiens compréhensifs auprès d'habitants de l'aire urbaine d'Orléans. 4 campagnes de collecte de discours ont été menées par les étudiants du Master de géographie entre 2016 et 2018.

Le corpus est significatif car il présente des profils divers en matière de mobilités individuelles. Il ne peut être considéré comme "saturé" car des profils socio-culturels et des représentations nouvelles sont apparues lors de chaque campagne de collecte.

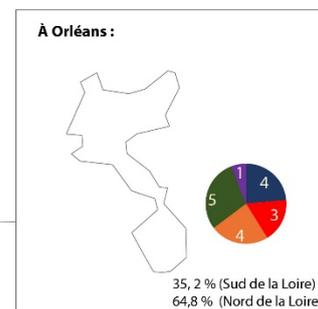
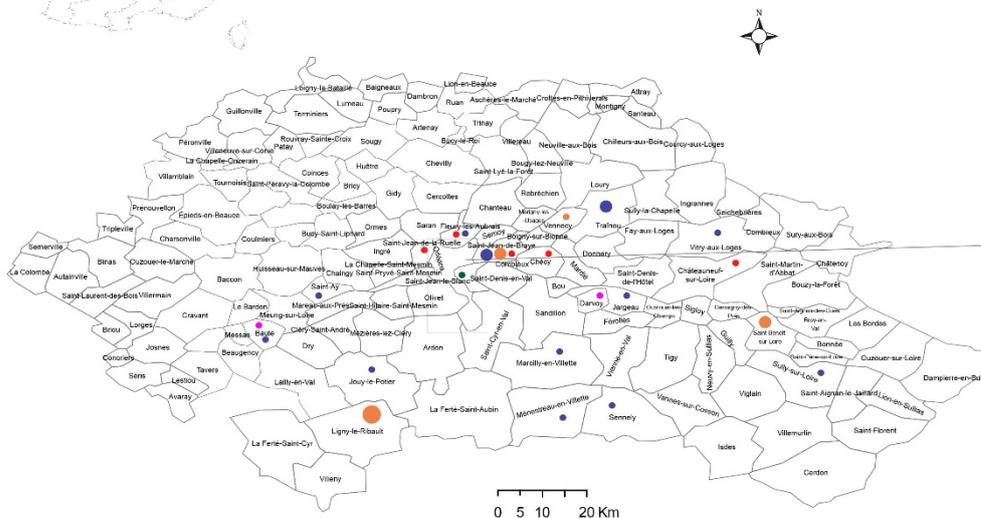
##### 1.2 - Résultats

###### 1.2.1 – Un renouvellement de la population de l'Orléanais.

Un peu plus de la moitié des interviewés dont nous connaissons l'origine géographique n'est pas originaire de l'Orléanais et près du tiers vient d'une autre région française que Centre-Val de Loire. Plus du tiers des interviewés dont nous connaissons l'origine géographique et l'ancienneté résidentielle est arrivé il y a moins de 5 ans et plus de la moitié il y a moins de 10 ans.

## Lieu de résidence et origine géographique des interviewés

Localisation de la région d'étude



**Origine résidentielle des interviewés**



**Nombre d'interviewés**



Sources: Global Administrative Areas, Campagne de collecte d'entretiens 2016 - 2018, CEDETE, Université d'Orléans  
Conception et réalisation : Ch. ROMERO, T. NASSER, CEDETE, 2018

1.2.2 – Nous n'avons pas rencontré d'individus se disant empêchés de se déplacer. Mais le mode de collecte ne signifie pas qu'il n'y en a pas !

1.2.3 - Les discours révèlent deux types d'expérience de la mobilité : une expérience « stoïcienne » et une expérience « épicurienne »

Les "mobilités stoïciennes" sont celles d'individus vivant dans un contexte matériellement contraint : offre de transports réduite, distance, contraintes physiques, financières, etc. Ils expliquent qu'il leur faut s'adapter.

Ils vivent leurs mobilités comme déterminées par des facteurs qu'ils ne peuvent pas influencer. Par exemple, l'absence d'alternative commode à la voiture ; ou le manque de moyen financier pour passer le permis ; ou encore l'incapacité physique de conduire. La contrainte peut être la distance du domicile au lieu de travail. Parfois, elle est présentée comme le prix à payer l'avantage de vivre à la campagne.

Ces individus disent s'arranger au mieux, manifestant une certaine satisfaction à se « débrouiller » dans un contexte contraint.

Les "mobilités épicuriennes" sont celles d'individus qui s'organisent de manière à atteindre leurs objectifs : la solution la plus économique, ou bien la plus rapide, ou

bien encore la réduction de leur empreinte carbone. La plupart d'entre eux ont des pratiques de mobilités multimodales.

Ils se représentent comme autonomes, compétents pour adapter leurs mobilités à leurs objectifs.

La nature de leur satisfaction est diverse. Ce peut être l'agrément de pouvoir choisir entre le vélo et la voiture selon la météo ; ou bien la fierté de pratiquer des mobilités cohérentes avec un engagement pour l'environnement ; ou bien encore la satisfaction de pouvoir circuler en voiture, symbole d'une certaine réussite sociale.

Ainsi, le déterminant majeure des représentations et des pratiques de la mobilité est le choix dont disposent les individus. Il n'est pas surprenant de constater que, l'éventail des choix est d'autant plus large qu'on a de moyens financiers, qu'on dispose de transports collectifs proches, qu'on a la forme physique de pratiquer des mobilités "douces", que lieu d'activités de tous ordres sont proches du domicile, qu'on est bien informé de l'organisation des transports collectifs ou du fonctionnement de *blablacar*.

De manière induite, un certain nombre de facteurs influencent l'éventail de choix. La localisation résidentielle en est un. La proximité de transports collectifs cadencés est déterminante. Les résidents hors agglomération n'ont guère d'autre choix commode que l'utilisation de la voiture.

Les discours à ce sujet ont évolué. Il y a une dizaine d'années, les périurbains vantaient la qualité de leur genre de vie du moment qu'ils acceptaient d'être mobiles. Or, dans ce corpus, les périurbains expriment spontanément une mauvaise conscience à utiliser exclusivement la voiture.

Disposer ou non d'une voiture est déterminant. Mais de manière différente selon que l'individu regrette de n'avoir pas les moyens de financer le permis de conduire qui le libérerait des contraintes des transports collectifs ou bien qu'il a choisi de renoncer à la voiture pour se libérer des charges de son entretien et de son stationnement, ou bien encore a choisi d'effectuer à vélo les trajets domicile-travail.

Enfin, la « charge » à transporter détermine le choix. Pour alléger leurs charges financières, et/ou leur empreinte carbone, les individus dont l'expérience est « épicurienne » papillonnent d'un mode de locomotion à l'autre. Mais, du moment où ils doivent transporter des enfants, des personnes âgées, des bagages encombrants, la voiture s'impose comme le moyen le plus commode.

## 2- Mobilités, cadre et conditions de vie

### 2.1-La presque totalité des individus s'affirme satisfaite de son territoire de vie

Ce constat est certainement corrélé au fait que nombre d'interviewés, récemment installés, ont choisi de vivre dans la région ou d'y demeurer ; le lieu de vie est d'autant mieux apprécié qu'il est choisi. Ainsi, les périurbains disent l'avoir choisi en réponse aux exigences de leur projet de vie familial. Les habitants du centre-ville expliquent avoir voulu être « proche de tout ». Les résidents du reste de l'agglomération listent les arguments qu'ils ont pesés pour choisir leur domicile.

#### 2.1.1-Des éléments renseignent sur les représentations de l'Orléanais

La Loire est représentée de manière ambivalente. En longueur, elle est très appréciée, aussi bien pour les loisirs que pour agrémenter l'itinéraire en allant travailler. Par contre, sa traversée est unanimement présentée comme rebutante (manque de ponts, trafic). Ainsi, la Loire est vécue comme un axe attractif du moment qu'on la longe, et comme une frontière parfois répulsive quand il s'agit de la franchir. Il en résulte que les individus se disent du "Nord" ou du "Sud".

Dans les discours, la comparaison/opposition est utilisée pour argumenter l'évaluation des territoires. Ainsi, la Beauce est présentée, en opposition aux paysages forestiers, comme le contraire d'une campagne "de charme ». Paris, comme cadre de vie, est opposée à Orléans, présentée comme plus sereine.

La ville n'est plus présentée comme l'antithèse répulsive de la campagne. C'est une nouveauté dans cette enquête. Les petites villes de l'Orléanais sont appréciées pour leur animation. Et surtout, l'agglomération orléanaise est unanimement valorisée. Les périurbains voient sa proximité comme un atout ; certains regrettent de n'avoir pu s'y installer ; ses habitants la présentent comme un cadre de vie idéal. Il s'agit là d'une révolution de la représentation courante dans les dernières décennies.

Orléans est dite par tous comme une belle ville, bien équipée, calme, etc. Le niveau de satisfaction est très élevé chez ceux qui vivent et travaillent dans le centre. Même si la généralisation du stationnement payant est présentée comme une gêne, les interviewés l'admettent comme le revers de l'agrément de se déplacer sereinement à pied ou à vélo dans le centre. La plupart ont adopté les parkings relais et le tram.

Le réseau collectif, et surtout le tram, sont globalement bien évalués. De même que l'équipement de l'agglomération en pistes cyclables et, au moins au centre-ville, de lieux où déposer les vélos. "Vélib" et location de vélo sont appréciés.

Les discours ne sont pas exempts de critiques : pistes "vélo" parfois insuffisantes ou anxiogènes, comme sur le pont Royal ; sièges surélevés moins accessibles des bus électriques ; horaire des derniers trams et bus ; manque de lignes directes sur certains itinéraires ; cadences plus longues pendant les congés, pénalisant les actifs ; manque d'offres vers les zones commerciales.

2.2- L'expression d'une conscience anxieuse des enjeux de la mobilité pour la qualité et la durabilité du mode de vie...

Nous avons noté, dans d'autres enquêtes, qu'à certains âges de la vie, la retraite ou le départ des enfants du domicile, les discours expriment une inquiétude de l'avenir, du moment qu'on marcherait moins bien ou qu'on ne pourrait plus conduire. Dans ce corpus s'expriment aussi des inquiétudes plus quotidiennes.

2.2.1-Le souci explicite de ménager les ressources pour économiser et soutenir son « capital-mobilité » ...

« Economiser » s'entend au sens financier du terme. Les abonnements à la TAO pèse lourd dans le budget de certaines familles ; le coût de l'essence et du train limite pour certains les sorties et les voyages.

Un autre sens du terme apparaît chez certains locuteurs qui expliquent devoir s'économiser pour tenir le coup et « durer ». Il en est ainsi d'usagers des transports en commun dont les itinéraires sont compliqués par des changements nombreux et des contraintes horaires. Ils veillent à économiser leurs forces, jusqu'à déclarer marcher le moins possible. Il en est ainsi pour de jeunes adultes, résidant et travaillant dans le centre, ayant choisi le vélo comme mode exclusif de déplacement quotidien. Bien qu'entraînés et en forme, ils expliquent être attentifs à ne pas surestimer leurs forces et limitent leurs sorties.

2.2.2-... dont résulte une aspiration à la proximité

Les discours des périurbains expriment une contradiction déjà relevée dans des enquêtes antérieures : le refus d'une urbanisation qui dénaturerait le site mais le souci du maintien de l'animation et des services. Dans ce corpus, l'attente de politiques volontaristes des pouvoirs publics est très fortement exprimée. La demande d'équipements, d'animations, etc., aux collectivités et aux pouvoirs publics, pourrait bien compenser le besoin de mobilités ou la crainte anticipée de la perte de mobilité.

Dans l'agglomération, les équipements sont proches. Mais la proximité est une donnée relative et une même distance peut sembler plus longue si la forme physique est dégradée ou que les modalités de transport, par exemple un itinéraire de bus, changent.

La proximité est vécue en termes de durée du déplacement. Ainsi, ce n'est pas la distance kilométrique mais la durée du trajet en transports en commun qui rend fatiguant le trajet vers Saran quand on réside à La Source, ou bien rebutant un déplacement en dehors de l'agglomération si l'on doit utiliser le réseau interurbain.

### 2.2.3-La valorisation de « l'immobilité » : un nouveau critère de la qualité de la vie ?

Selon certains locuteurs, la localisation idéale est celle qui permet de ne pas avoir à se déplacer, même le week-end. Ainsi, vivre à portée du travail, des lieux de consommation, de loisirs, des amis, signerait la qualité de vie.

Ces discours témoignent d'un retournement des valeurs. Dans nos enquêtes antérieures, "bouger" était connoté positivement, témoignant du dynamisme du locuteur et de sa compétence à organiser sa vie dans l'espace. « Ne pas bouger" était assimilé à « être coincé". Ce n'est plus le cas. Bien au contraire, la mobilité est assimilée à une contrainte. Elle signerait plutôt des lacunes du territoire de vie.

Pour conclure, nous soulignons de profonds renouvellements de la manière dont les individus pratiquent et se représentent leur territoire de vie. La ville est un lieu de vie désiré ; la voiture n'est plus perçue comme l'instrument de la liberté d'aller et venir, mais comme un mal obligé par des mobilités contraintes ; proximité et immobilité sont perçues comme des indicateurs de qualité de vie.