

# MODES DE VIE ET MODES DE DÉPLACEMENTS : UNE ÉQUATION COMPLEXE

207

AVRIL 2016

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ MODES DE VIE



Dans notre vie quotidienne, nos pratiques sont largement orientées par nos aspirations en termes de modes de vie. Celles-ci construisent un territoire sur lequel nous vivons, nous nous déplaçons et sommes confrontés à des choix entre modes de déplacements.

C'est ce triple lien entre modes de vie, territoire et choix modal qui est interrogé dans cette note, réalisée sur la base de travaux menés par l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

Elle met tout d'abord en lumière la difficulté des territoires urbains à offrir un urbanisme compatible avec certains modes de vie.

Il explique également partiellement l'usage encore élevé de la voiture dans le Bas-Rhin. D'une part, les territoires moins urbains ont des difficultés à accueillir des modes de vie utilisant des modes de déplacements alternatifs à la voiture. D'autre part, même dans les territoires disposant de bonnes

alternatives, l'image positive et les performances élevées de la voiture restent de solides soutiens à son usage.

# En théorie : des choix modaux ancrés dans les modes de vie

Les travaux de l'ADEUS sur les modes de vie<sup>1</sup> ont permis la construction d'une typologie des modes de vie des habitants du Bas-Rhin, ainsi qu'une autre sur leur choix modal (basée sur les pratiques et préférences du mode de déplacement). Or, on peut supposer qu'il existe un lien entre les aspirations à vivre dans un mode de vie et celles à utiliser certains modes de déplacement.

## A la base des modes de vie : les valeurs individuelles

Les choix des ménages concernant l'organisation de leur vie quotidienne sont avant tout guidés en grande partie par des valeurs, plus encore que les revenus ou les caractéristiques socio-économiques. Quatre grands axes de valeurs sont structurants et appellent chacun à se positionner dans ce domaine :



**l'élitisme/sécurité** : le fait de privilégier ou non dans sa vie les questions de réputation, d'image et de sécurité ;



**le familisme** : la préférence ou non pour un environnement résidentiel offrant toutes les aménités recherchées par les familles (calme, sécurité, écoles, crèches...);



**l'ancrage social** : le fait de privilégier ou non les relations sociales sur ou à proximité de son lieu de vie (voisin, ami, famille) ;



**la proximité** : la préférence ou non pour un environnement proche des services et équipements fonctionnels et pour une bonne accessibilité en transports publics.

## Des modes de vie à la recherche d'un lieu de vie

En partant de ces quatre axes de valeurs, six grands groupes sociaux se distinguent par le fait de partager chacun des conceptions, des positionnements et des aspirations similaires à un idéal de vie, et qui trouvent des ancrages territoriaux plus ou moins forts :



« Mon mode de vie **au service de ma famille** » : pour ce groupe, le plus important c'est la famille (organisation centrée autour du ménage et des besoins des enfants) et

le sentiment de sécurité. Ce mode de vie génère peu d'attentes et d'ancrages vis-à-vis du territoire et a une préférence pour un habitat diffus de type maison individuelle en périurbain.



« Mon mode de vie dans la **proximité à distance** » : leurs valeurs dominantes sont la vie dans la **proximité et l'élitisme/sécurité**. Les ménages de ce groupe

recherchent une proximité fonctionnelle (services, activités multiples, transports en commun) et du fait de leur valeur élitiste, ils vont rechercher également la réputation, l'image et le charme du lieu. Ce mode de vie choisira de vivre dans l'urbain et de préférence en appartement.



« Mon mode de vie **urbain intense** » : ce mode de vie recherche la vie dans la proximité, mais également l'**ancrage social** (amis), ainsi qu'une grande variété

d'activités, de loisirs, et de services. Il cherche à résider dans les quartiers les plus centraux.



« Mon mode de vie **ancré dans mon lieu de vie** » : leur valeur principale est l'ancrage social. Les relations de voisinage et la proximité de leur famille sont

importantes. S'il recherche plutôt un cadre de vie urbain (notamment des services de proximité pour la petite enfance), il souhaite également vivre en maison individuelle.



« Mon mode de vie **champêtre** » a l'élitisme/sécurité comme valeur principale. Il recherche la distinction sociale et choisira principalement un cadre de vie champêtre et rural.

1. Les notes de l'ADEUS n° 103 : *Modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne*  
Les notes de l'ADEUS n° 99 : *Modes de déplacement : la force des valeurs, le poids de l'ancrage*



« Mon mode de vie **subi** » : ce groupe a des valeurs moins marquées, des préférences variées et peu prononcées. Les ménages de ce groupe semblent se trouver dans une situation de non choix, subissant leur mode de vie.

L'ancrage spatial lié aux valeurs famille et ancrage social est théoriquement possible dans différents territoires, et donc moins discriminant que les valeurs d'élitisme/sécurité et de proximité, qui ont a priori un impact plus élevé sur les choix de territoire de vie des ménages.

Ainsi, les modes de vie qui ont pour valeur dominante l'élitisme ou la sécurité (« champêtre » et « au service de ma famille ») sont théoriquement peu ancrés dans le territoire et n'ont finalement que peu ou pas d'attentes vis-à-vis de celui-ci, préférant un habitat diffus.

Inversement, les deux modes de vie qui ont pour principale valeur la proximité (« urbain intense » et « proximité à distance ») vont rechercher des services et des commerces de proximité, ainsi qu'une offre de transport en commun. Ils sont ancrés dans leur territoire et choisiront plutôt un habitat dense, urbain.

## Des choix modaux en lien avec les modes de vie et le territoire

Pour certains modes de vie, le choix modal est primordial dans leurs valeurs et oriente leur choix résidentiel. A l'inverse, pour d'autres modes de vie, des valeurs différentes orientent leurs choix vers un cadre de vie donné dont les caractéristiques auront un impact sur le choix modal. Les aspirations de chaque mode de vie et l'accessibilité offerte par les territoires déterminent en partie les choix modaux de chaque mode de vie.

Deux types d'associations théoriques apparaissent (voir schéma page 4) :

- **Un premier cercle d'association autour de l'idéal type territorial périphérique diffus regroupe les valeurs élitistes, familiales et d'ancrage social.** Ainsi, les modes de vie qui ont pour principale valeur l'élitisme (« mon mode de vie champêtre » et « mon mode de vie au service de ma famille »), qui préfèrent résider dans le périurbain, afficheront des prédispositions pour les déplacements en voiture. Les ménages du « mode de vie ancré dans mon lieu de vie » développent davantage des valeurs liées à la famille et à l'ancrage social. Ils se partagent, tout comme le mode de vie « Mon mode de vie subi », entre logiques automobiles et alternatives,

ce qui s'explique notamment par le fait que leur localisation géographique est moins marquée que pour les autres groupes.

Ces modes de vie auront plutôt des profils d'« automobilistes exclusifs » (utilisant uniquement la voiture), d'« automobilistes exclusifs ouverts » (utilisant uniquement la voiture, mais ouverts à l'utilisation des TC), d'« automobilistes contraints à l'utilisation d'autres modes » (préférant utiliser la voiture, mais contraints à utiliser un autre moyen de transport), d'« ancrés dans la proximité » (dans la mesure du possible, ils préfèrent ne pas se déplacer), ou de « comparateurs multimodaux » (choisissant leur moyen de transport en fonction de leur efficacité respective).

- **Un deuxième cercle autour de l'idéal type urbain central regroupe les valeurs de proximité et celles d'ancrage social, voire de familialisme.**

Ainsi, les modes de vie qui ont pour principale valeur la proximité sont à la recherche d'une offre efficace de transport alternative à la voiture. Les ménages du « mode de vie urbain intense », qui ont une vision plus négative de la voiture, recherchent les modes alternatifs. Les ménages du groupe « mon mode de vie dans la proximité à distance » se trouvent souvent en situation de choix assez large de modes de déplacements. Les ménages du « mode de vie ancré dans mon lieu de vie », et « mon mode de vie subi », se partagent entre logiques automobile et alternatives.

Ces modes de vie seront plutôt des « prédisposés alternatifs » (préférant utiliser les modes alternatifs à la voiture), des « écologistes civiques » (préférant les moyens alternatifs de par leurs convictions citoyennes), des « alternatifs exclusifs » (ils n'utilisent jamais l'automobile (comprend les captifs), des « automobilistes contraints à l'utilisation d'autres modes » (préférant utiliser la voiture, mais sont contraints à utiliser un autre moyen de transport), des « ancrés dans la proximité » (dans la mesure du possible, ils préfèrent ne pas se déplacer) ou des « comparateurs multimodaux » (choisissant leur moyen de transport en fonction de leur efficacité respective).

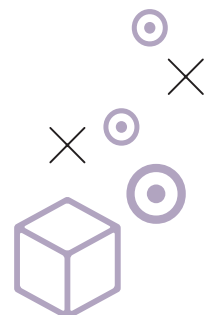
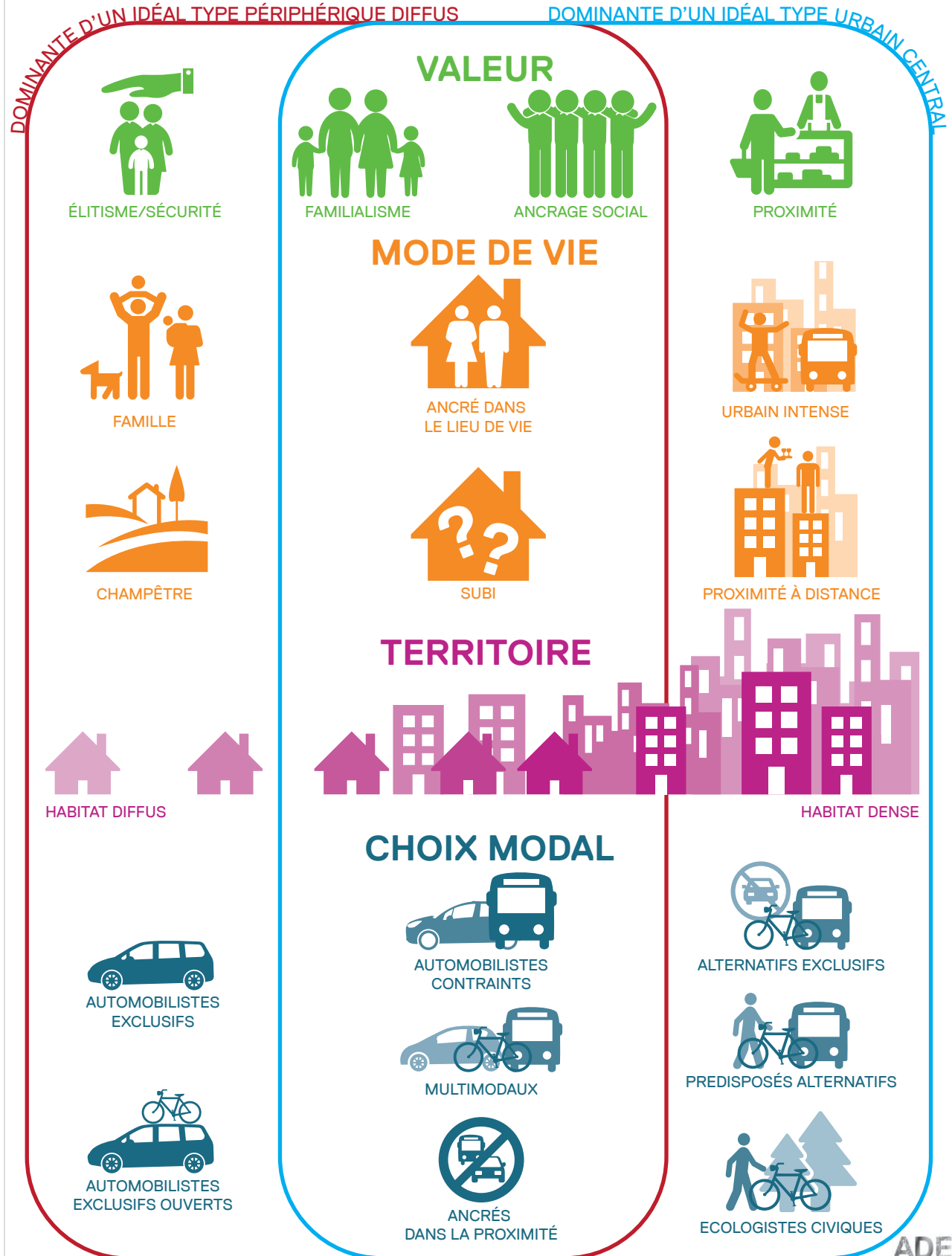


SCHÉMA THÉORIQUE DU LIEN ENTRE MODES DE VIE, TERRITOIRE ET CHOIX MODAUX



# Des modes de vie qui n'expliquent pas totalement les choix modaux

Le schéma précédent donne une vision globale et cohérente du lien entre mode de vie, territoire et choix modal. Il se vérifie dans ses grands enseignements.

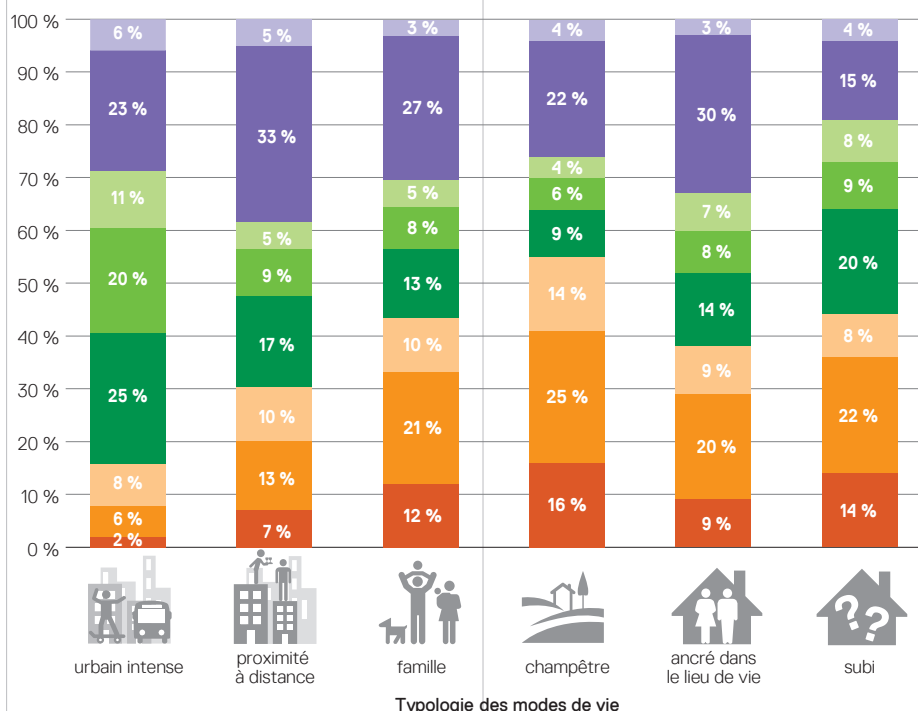
Ainsi, dans le Bas-Rhin, le mode de vie urbain intense est effectivement bien associé aux proportions les plus importantes d'« alternatifs exclusifs », de « prédisposés alternatifs » et d'« écologistes civiques », et la plus faible part de profils automobiliste. A l'inverse, dans les modes de vie « champêtre » et « famille », la part des profils automobilistes est la plus développée (respectivement 55 et 43 %).

Néanmoins, la réalité quotidienne est plus subtile et le lien entre modes de vie et choix modal plus complexe. Par exemple, dans le mode de vie

« subi », un partage entre des logiques automobiles et alternatives était envisagé. Or, les logiques automobilistes restent prépondérantes alors même que les ménages de ce mode de vie sont économiquement les plus vulnérables.

De la même manière, dans les modes de vie « urbain intense » et « proximité à distance », on observe une part encore importante de logiques automobilistes. Les profils automobilistes représentent 18 % des « urbain intense » et 30 % du mode de vie « proximité à distance ». Cette part est conséquente pour des modes de vie généralement plutôt ancrés dans les cœurs d'agglomération. **La voiture y apparaît encore souvent comme incontournable, contrairement à ce que les caractéristiques des modes de vie auraient pu laisser penser.**

## TYPOLOGIES DU MODE DE VIE ET DU CHOIX MODAL DANS LE BAS-RHIN



Source : ADEUS-EMV 2012 - EPFL

### Typologie du choix modal

- ancrés dans la proximité
- multimodaux
- écologistes civiques
- prédisposés alternatifs
- alternatifs exclusifs
- automobilistes contraints
- automobilistes exclusifs ouverts
- automobilistes exclusifs

ADEUS



### Une forte utilisation de la voiture dans le Bas-Rhin

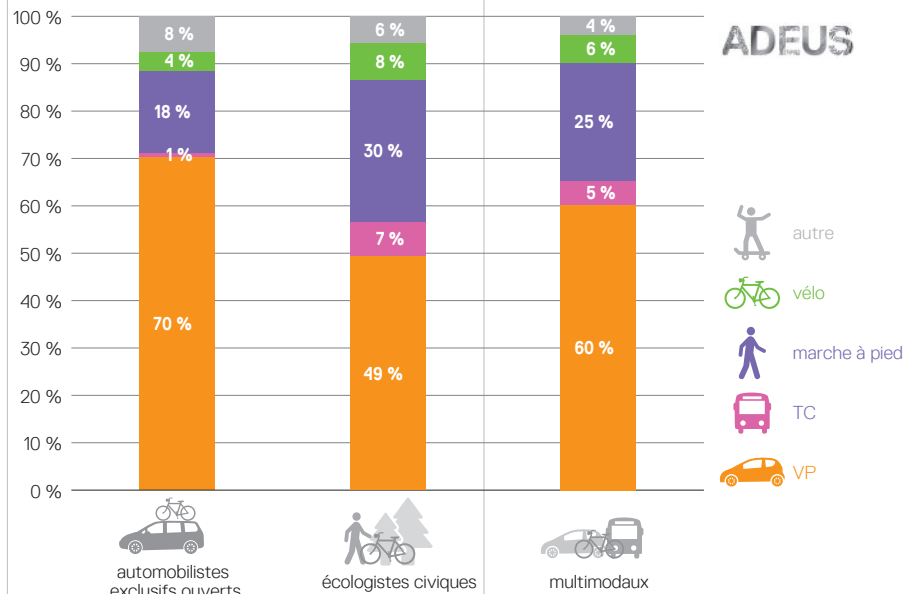
De fait, l'usage de la voiture reste très élevé à l'échelle du Bas-Rhin. **40 % des Bas-Rhinois ont un profil d'« automobilistes exclusifs » ou d'« automobilistes exclusifs ouverts » ou « contraints ».**

Par ailleurs, même les individus qui sont le moins enclins à l'utiliser ont un usage important de celle-ci. Ainsi, en termes de pratiques, même dans les typologies alternatives à la voiture, le recours à celle-ci dans la vie de tous les jours est important. Ils l'utilisent dans un déplacement sur deux, presque autant que les typologies automobilistes qui l'utilisent pour 70 % de leurs déplacements.

Les profils qui utilisent le moins la voiture sont les « alternatifs exclusifs », qui réalisent 20 % de leurs déplacements en voiture. Mais leur non-utilisation de celle-ci est le résultat de leur profil socio-économique défavorisé, qui se traduit notamment par une faible possession de voiture.

Cet usage élevé dans le Bas-Rhin est d'abord lié à l'image portée à la voiture : 70 % des habitants en ont une vision positive. Les principales qualités citées sont : « pratique », « rapide », « indispensable » et « utile », et les

PARTS MODALES SELON LA TYPOLOGIE DU CHOIX MODAL DANS LE BAS-RHIN



Source : ADEUS-EMV 2012 – EPFL

principaux défauts sont « polluante » et « chère »<sup>2</sup>.

Son efficacité perçue constitue un frein au déploiement de modes de vie basés sur une utilisation plus importante des modes

alternatifs. Dès lors, elle réduit grandement l'impact des efforts consentis par les collectivités pour favoriser les modes actifs et les transports en commun, en particulier dans les espaces les plus denses.

2. Les notes de l'ADEUS n° 188 : Voiture, vélo, tram, bus : une trop bonne image ?  
Les notes de l'ADEUS n° 194 : Perception et usage de la voiture. De l'amour à la séparation.

# Des modes de vie qui ne trouvent pas toujours un lieu de vie

Chaque mode de vie a des aspirations propres à vivre dans un territoire plutôt qu'un autre, mais cet idéal n'est pas toujours atteint.

Ainsi, par exemple, le mode de vie « **proximité à distance** », qui a pour aspiration de vivre dans les territoires denses et urbains, est plus présent dans le reste du territoire périurbain que dans les grandes communes de l'Eurométropole de Strasbourg. De la même façon, les ménages du mode de vie « **champêtre** », qui aspirent à vivre dans un habitat diffus, sont 25 % à résider dans des territoires denses du département.

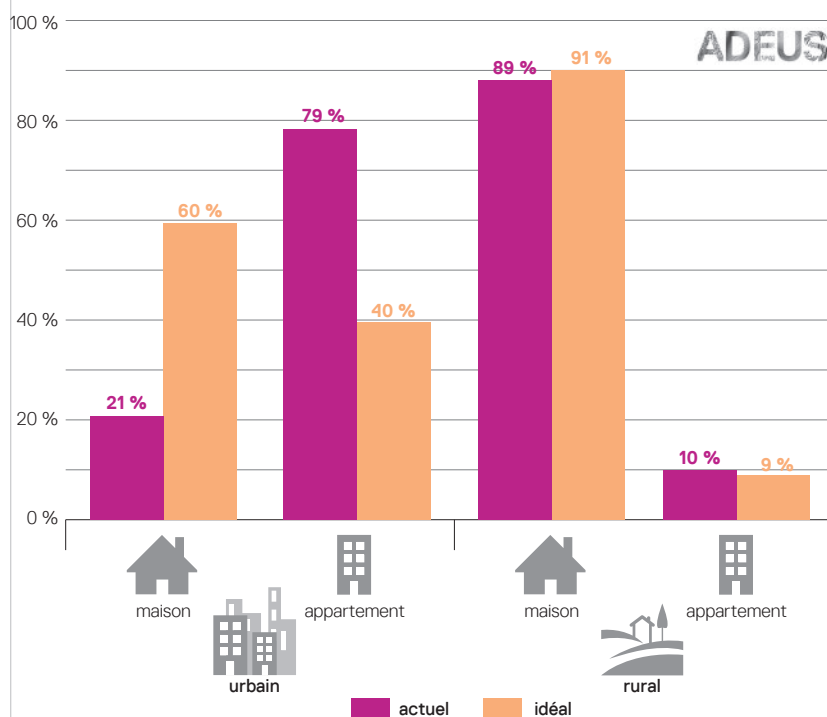
Un certain nombre d'arbitrages sont réalisés par les ménages. Par exemple, les ménages bas-rhinois aspirent à la maison individuelle pour 72 % d'entre eux. Mais seulement un ménage sur deux vit dans ce type de logement. **Ce désir de vivre en maison individuelle conduit une partie des ménages vers des territoires ruraux, créant ainsi une forte dépendance à la voiture pour leurs déplacements quotidiens<sup>3</sup>.**

Cependant, la recherche de la maison individuelle dans le rural, notamment pour les familles, semble moins s'expliquer par une recherche d'un mode de vie champêtre que par l'insuffisance, dans l'urbain, d'une offre correspondant à la qualité de vie recherchée par les ménages. Ainsi, la majorité des Bas-Rhinois souhaiterait vivre en ville ou à proximité de celle-ci et seuls 27 % dans un village à la campagne. Un certain nombre de ménages recherche donc un ensemble de biens, services, commerces, accessibilité... qu'offrent les territoires les plus denses.

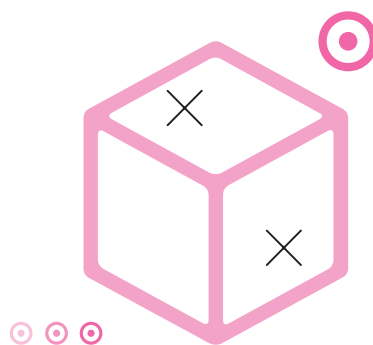
Les arbitrages rendus par les ménages dans leurs choix de territoire de vie intègrent donc l'ensemble de ces dimensions, à la fois fonctionnelles et sensibles.

Or, chaque territoire a un potentiel d'accueil différent, lié à son offre fonctionnelle (offre de logements, offre de transports, services, commerces...), mais également à des éléments plus sensibles comme le cadre de vie, l'image et la réputation. Par ailleurs, l'organisation du territoire joue un rôle majeur dans l'accueil des modes de vie plus ou moins dépendants à la voiture. **Néanmoins, on constate que les territoires qui peuvent accueillir des modes de vie moins dépendants de la voiture sont encore peu nombreux.**

TYPE DE LOGEMENT ACTUEL ET ASPIRATION DES MÉNAGES SELON LE TERRITOIRE DE VIE



Source : ADEUS-EMD 2009 – EPFL

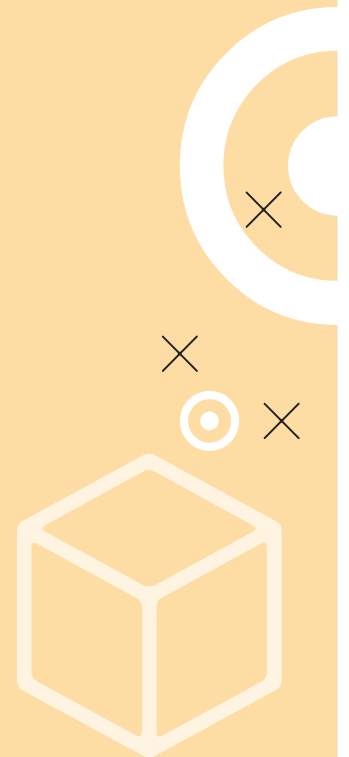


3. Les notes de l'ADEUS n° 79 : Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : quels déterminants aujourd'hui ?

# Conclusion et enjeux

Le modèle théorique présenté dans cette note met en évidence le triple lien entre mode de vie, territoire et choix modal. Les liens qui les unissent relèvent, d'une part, des valeurs individuelles qui se situent en amont des projets de vie et, d'autre part, de l'ancrage territorial en lien avec les différents potentiels d'accueil des territoires. Le schéma théorique donne une vision globale et cohérente, mais certains écarts sont observés par rapport à la réalité du territoire bas-rhinois. Deux grands enseignements en découlent :

- Le premier concerne la place de la voiture dans le département, celle-ci bénéficiant d'une image positive et son usage étant dominant même chez les moins prédisposés à l'utiliser. Ces éléments posent des questions sur la performance de la voiture dans le département, et plus particulièrement sur son avantage comparatif par rapport aux autres modes de déplacements ;
- Le second concerne la capacité des territoires à accueillir différents modes de vie. Chaque territoire a un potentiel d'accueil différent lié à son offre fonctionnelle (services, logement, accessibilité...), mais également à des éléments plus sensibles comme le cadre de vie, l'image et la réputation. Au final, peu de territoires peuvent accueillir des modes de vie moins dépendants de la voiture, ce qui questionne notamment les politiques d'aménagement. En effet, les réponses se trouvent à la croisée des politiques des transports, du logement et de l'aménagement du territoire, en essayant d'élargir les territoires capables de proposer des modes de vie compatibles avec un usage plus réduit de l'automobile.



## Pour en savoir plus :

- *Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin*. Rapport final, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) - Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Y. Dubois, V. Kaufmann, S. Munafo, L. Tabbone, 2015
- *Les modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : quels déterminants aujourd'hui ?*, Les notes de l'ADEUS n° 79, 2012
- *Modes de déplacement : la force des valeurs, le poids de l'ancrage*, Les notes de l'ADEUS n° 99, 2013
- *Modes de vie des Bas-Rhinois en 2012 : six façons d'organiser sa vie quotidienne*, Les notes de l'ADEUS n° 103, 2013
- *Localisation de l'emploi et choix résidentiels : quels liens existe-t-il ?*, Les notes de l'ADEUS n° 126, 2014
- *Le temps de déplacement : résultat d'arbitrages multiples*, Les notes de l'ADEUS n° 156, 2015
- *Voiture, vélo, tram, bus : une trop bonne image ?*, Les notes de l'ADEUS n° 188, 2015
- *Perception et usage de la voiture. De l'amour à la séparation*, Les notes de l'ADEUS n° 194, 2015



L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**  
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**  
Équipe projet : **Aline Bouvard (chef de projet),  
Benoît Vimbert, Stéphanie Martin**  
A collaboré : **Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'EPFL**  
PTP 2016 - N° projet : **1.4.2.2**  
Photo et mise en page : **Jean Isenmann**  
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149  
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables  
sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)