

# LA MOBILITE URBAINE

## LE CAS DE LA VILLE DE POITIERS



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Département de sociologie, UFR SHA - Université de Poitiers, Licence 3 sociologie, Écrit final – Semestre 6- Jean-Pierre Escriva

DUBUC Romane, 22101677

# TABLE DES MATIERES

Table des matières .....	0
Introduction.....	1
Construction de l'objet .....	3
I-L'influence des lieux de vie sur la mobilité .....	4
A)Le lieu de résidence.....	4
B)La localisation des diverses activités.....	5
II-Ainsi que des moyens économiques et matériels.....	6
III-L'impact de l'habitus.....	7
IV-L'effet des aménagements publics sur les mobilités .....	8
Le dispositif d'enquete .....	9
I-Le champ d'observation et le public visé .....	9
II-Mes entretiens et observations.....	9
Analyses .....	11
I-La ville et son aménagement .....	11
A)L'urbanisme et l'aménagement de la ville.....	12
B)Les politiques publiques et les plans de mobilités.....	13
II-La mise en pratique de la mobilité .....	15
A)Qu'est ce qui nous rend mobiles.....	15
B)Les facteurs économiques et matériels dans le choix du mode de transport .....	16
C)L'ancrage de la résidence .....	17
III-Le rôle de la socialisation .....	18
A)La socialisation primaire et la formation de l'habitus de déplacement.....	18
B)Une socialisation qui amène à un mode de vie particulier, qui forge une mobilité définie.....	20
C)... mais pas figé : la socialisation secondaire.....	21
Conclusion.....	22
Bibliographie .....	23
Sitographie.....	23

## INTRODUCTION

Durant l'année 2023, beaucoup de changements de voirie ont été déployés ou sont en cours dans le centre de Poitiers. Tout d'abord, le 1<sup>er</sup> septembre 2023, la ville de Poitiers a mis en place sur tout le centre-ville, la limitation de vitesse à 30 kilomètre/ heure. Ce n'est pas la seule ville de France à mettre cette limite en vigueur, elle est principalement établie pour des raisons de sécurité et pour réduire les nuisances sonores. Il y a également des travaux sur le Pont Neuf, depuis fin août, qui prévoient des améliorations en matière de vie et partage de l'espace public pour le futur proche. Ce qui en attendant, pour cette année, a des répercussions sur les déplacements des habitants de Poitiers, tout comme le changement de tarif des places de stationnement, ou bien même les travaux à plusieurs reprises dans le centre comme dans la Grande rue ou sa rue parallèle, qui influent sur les passages et les stationnements. Tous ces changements faits ou en cours dans la ville, m'ont amené à me demander comment les gens réussissent à se mouvoir dans le centre en fonction des modifications, mais aussi comment les politiques publiques influent sur la mobilité des populations.

La mobilité est le fait de se mouvoir, c'est un concept omniprésent dans les sociétés et dans notre quotidien. C'est une action effectuée par tous, quel que soit la temporalité, la distance, la provenance ou l'origine, la raison... Nous sommes tous des acteurs de la mobilité, façonnant notre environnement et notre identité. Etudier la mobilité est essentiel pour comprendre les relations humaines entre elles et avec l'espace.

Je suis très intéressé par la géographie sociale ou la sociologie urbaine, c'est-à-dire tout sujet qui lie les deux domaines, c'est pour cela que j'ai choisi le sujet de la mobilité. Cela permet de mettre en lien ma licence de sociologie avec le parcours géographie et aménagement que je suis depuis la L1, et de produire des travaux dans ce domaine, comme je l'avais fait en L1, avec un projet de groupe portant sur le logement et la mobilité des étudiants. Ces sujets, la sociologie, la géographie, correspondent à mon domaine d'intérêt et à mon objectif professionnel, qui sera de travailler dans l'urbanisme et l'aménagement des territoires, que ce soit dans le domaine privé ou publique, j'aspire à œuvrer pour entretenir et adapter les villes aux évolutions sociales et environnementales, être chargée de missions de conception et planification des projets territoriaux.

Si j'ai choisi la mobilité spécifiquement en milieu urbain, c'est tout d'abord parce que je connais beaucoup plus cet espace que celui rural. Mais aussi parce que c'est un lieu de concentration d'activités, de

populations, d'infrastructures. Si bien qu'en France « *la population urbaine représente aujourd'hui 80 % de la population totale, soit près de 53 millions d'urbains.* »<sup>1</sup>

Donc sans minimiser l'importance de l'espace rural, on peut dire que les zones urbaines, les villes, les métropoles, sont l'épicentre des activités, elles ont un fonctionnement particuliers et réfléchit afin de faciliter les déplacements et de permettre le développement économique et sociétal.

La mobilité est un sujet du quotidien, aborder nos déplacements vient facilement dans nos conversations. Ce n'est pas un sujet sensible, ni inaccessible, au contraire il touche tout le monde, chacun à sa propre expérience et pratique de la mobilité. Au cours de l'année, des informations me sont parvenues sans forcément que je les cherche, que ce soit via différents modes d'informations, médias, conversations ou échanges, ce qui facilite le développement de mon enquête. C'est aussi un thème accessible au niveau de l'observation, je suis libre de me poser n'importe où dans la ville afin d'observer les allers et venues des individus et des véhicules, sans que ma présence ne dérange le déroulement des activités et les déplacements. En ce qui concerne les concepts et les lectures, mon parcours géographie m'a beaucoup aidé, car j'ai eu plusieurs cours qui portaient sur le thème de la mobilité. En L1, je suivais un cours de géographie sociale, en L2 c'était un cours intitulé « Introduction aux mobilités humaines », et pour cette troisième année, c'est un cours sur les « Dynamiques de rapports aux territoires » qui m'apporte plusieurs lectures et notions clés. Pour ce qui est des données, data, produites par des enquêtes qu'elles soient nationales, régionales ou à l'échelle de la ville et des communes à proximité, elles sont répertoriés sur des sites publiques et faciles d'accès.

Pour expliquer mon sujet et bien le cadrer, j'ai tout d'abord cherché des ouvrages, articles et enquêtes sur la mobilité urbaine en France. Au début je me suis principalement intéressée aux data et enquêtes produites sur la mobilité, avec un angle de vue national, afin de rendre compte des tendances plus générales de déplacement en France. Pour ce qui est des ouvrages et articles, un contenu plus développé, je ne m'y suis pas trop penché premièrement, car les ouvrages pertinents étaient payants sur le site de Cairn, ce qui m'a un peu refroidi dans ma recherche. Mais aussi je pense de manière non consciente, je souhaitais premièrement développer mes idées et perceptions personnelles, et par la suite valider, nuancer ou réfuter en apportant des lectures scientifiques.

Alors pour bien délimiter mon sujet et commencer à le développer, j'ai mis à plat toutes les pistes, prénotions et angles de vue que j'avais, j'ai noté tout ce que je savais, pensais et connaissait de la mobilité en France et sur Poitiers. J'ai porté une plus grande attention lors de mes déplacements quotidiens, écouté les problèmes de stationnement et de déplacement de mes ami.e.s, mais aussi ce que mon père m'apportais comme informations en particulier sur la communauté urbaine du Grand Poitiers.

---

<sup>1</sup> Stébé, Jean-Marc, et Hervé Marchal. « Chapitre 11. Une sociologie de l'urbain », , *Introduction à la sociologie urbaine*. sous la direction de Stébé Jean-Marc, Marchal Hervé. Armand Colin, 2019, pp. 219-250.

J'ai noté plusieurs questionnements, tout d'abord, comment plusieurs aspects du quotidien ont un rôle à jouer dans la mobilité, comme l'activité professionnelle, étudiante ou de formation, ou bien des activités de loisir, mais aussi l'endroit de résidence, ainsi que les moyens à dispositions, matériels et économiques qui peuvent avoir une influence sur la mobilité. Il y a aussi des facteurs moins personnels mais plus publics, à savoir, comment les politiques publiques d'aménagement structurent l'espace et cela influe sur les déplacements et les pratiques de la ville. J'essaie en particulier de discerner comment les inégalités sociales sont aussi marquées dans le milieu urbain et dans les moyens de déplacements, dans la mobilité des agents sociaux.

Comment les caractéristiques sociales définissent-elles les mobilités ?

---

## CONSTRUCTION DE L'OBJET

Pour construire mon objet, je prends le terme de mobilité et de déplacement, et j'essaie de voir tout ce que cela englobe et comprend, qu'est-ce qui en fait partie et les caractérise, mais aussi tout ce qui gravite autour, est en lien et influence. Il y a une analyse à la fois interne de la mobilité, dans ce qu'elle est, les moyens, les investissements, la temporalité, son ampleur, mais aussi une analyse plus extérieure, relationnelle, avec d'autres éléments du monde urbain, qui influence celle-ci et inverse, une forme de co-construction. Dans mon développement à suivre, nous allons parler à la fois des pratiques de la mobilité en soit, mais aussi de tout ce qui influence cette dernière, la caractérise et forme des pratiques différentes selon les individus et populations. Marie-Hélène Massot propose une définition de la mobilité dans son ouvrage « La mobilité du quotidien : clés de lecture pour aujourd'hui et pour demain »<sup>2</sup>, il est dit :

*« Dans le champ des pratiques sociales dans l'espace physique, la mobilité est généralement définie par l'activité de se déplacer dans un espace-temps. Elle est repérée et analysée par les pratiques de déplacements des personnes. On parle ainsi de **mobilité du quotidien**, récurrente et de courte distance, de mobilité plus exceptionnelle, de distance plus longue et loisirs. »*

Afin de rendre compte des variations dans les pratiques de la mobilité, nous allons étudier ce sujet en prenant les différents éléments qui ont une influence sur celle-ci. Tout d'abord en analysant les localités, les positionnements dans l'espace urbain, puis le choix des moyens de déplacements, guidé par des moyens économiques et matériels. Nous essaierons de comprendre par la suite les habitudes de déplacements en

---

<sup>2</sup> Massot, Marie-Hélène. « La mobilité du quotidien : clés de lecture pour aujourd'hui et demain », *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, vol. 58, no. 2, 2013, pp. 4-6.



matière de capacité, de savoir être mobile. Et enfin, nous nous intéresserons aux politiques publiques, les aménagements des espaces publics, qui forme la ville et ont une influence sur la pratique de celle-ci, sur les mobilités.

## I- L'INFLUENCE DES LIEUX DE VIE SUR LA MOBILITE ...

### A) Le lieu de résidence

La localisation du lieu de résidence joue un rôle principal dans la mobilité et les modes de déplacements, même sur une plus petite échelle comme celle de la ville, qui inclut la banlieue et la périphérie. La localisation du logement, ici principal, peut faire varier les pratiques de déplacement mais aussi les modes, selon sa proximité à des infrastructures. La ville est structurée par divers quartiers et zones, qui n'ont souvent pas la même activité, densité, population, type de logement, offre de stationnement et service de transports publics.

Il y a dans les villes en France, ce qu'on appelle le cœur de ville, ou bien centre historique, où il y a une concentration de petits commerces, de logements et de résidents. Les personnes s'y rendent ou y résident pour profiter des espaces de consommation dans le centre, des lieux de vies. Le centre est animé par diverses activités et magasins, restaurants, lieux de biens et services, que ce soit des chaînes comme des boutiques uniques. C'est souvent l'endroit de la ville où les loyers sont les plus élevés, cela est dû à l'histoire des bâtiments, à la présence des commerces mais aussi au fait que c'est une zone à la fois active comme calme dans certaines rues, plus piétonnes, et très bien desservi par le réseau de transport public mais moins accessible en voiture pour la circulation mais aussi le stationnement. Il y a une volonté de protéger cette zone, son patrimoine, et de limiter les nuisances à la fois sonores et de circulation, la priorité est donnée aux piétons. Aux alentours de ce hotspot, nous avons des rues plus calmes, plutôt résidentielles, que ce soit des immeubles comme des maisons de ville, avec plus de possibilités de stationnement, mais légèrement éloignées des arrêts de bus. Plus on s'éloigne du cœur de la ville, plus il y a de circulation, de grands axes routiers comme des boulevards, rocade, pénétrantes et autres, et l'offre de bus se réduit. Dans le centre-ville, les divers réseaux de bus convergent, toutes les lignes se croisent et la majorité passent par le centre, car c'est le point principal, le nœud, et donc au plus on s'éloigne moins les lignes se croisent. La toile des réseaux de transport public est conçue pour que toute zone soit desservie, et donc souvent on ne retrouve qu'une seule ligne vers une direction particulière, et toutes passent par le centre car c'est le lieu où la population et les activités se concentrent.

Les personnes qui habitent dans l'hypercentre peuvent se mouvoir plus aisément et fréquemment dans le centre-ville, elles ont accès à des services à quelques minutes à pied. J'émetts l'hypothèse comme quoi les personnes vivant dans l'hypercentre sont celles qui sortent le plus souvent en ville, en majorité pour effectuer des petites courses, faire divers activités et loisirs ou rejoindre des amis. Mais cela ne veut pas dire qu'elles sont plus mobiles ou qu'elles parcourent plus de kilomètre. Leur champ de déplacements du quotidien est plus restreint. Ils sont au cœur du réseau de transports, et ont accès à différentes lignes, et donc plusieurs destinations leurs sont possibles.

Dans d'autres cas, la mobilité est moins accessible et facile. Par exemple pour ceux qui vivent en périphérie ont souvent accès à une voire deux lignes de bus, qui souvent va vers le centre et donc ne les connectent pas forcément avec le reste de la zone urbaine, ils sont contraint de passer par le centre si ils veulent aller autre part. Mais en terme de voiture, cela est plus simple pour eux de l'utiliser, car les places sont plus souvent gratuites et un peu plus nombreuses. On peut émettre l'hypothèse selon laquelle la localisation du logement à une influence sur la mobilité, à la fois sur les fréquences, les moyens et la temporalité des déplacements.

On peut dire que l'accessibilité à la facilité du quotidien et à des infrastructures se paye, une zone bien desservie et aménagée, coûte, elle est attractive et convoitée. Il y a une demande forte pour vivre dans ces quartiers, qui sont plus agréables et aménagés de façon optimale, ce qui fait augmenter leur valeur et donc celle des biens immobiliers. C'est ce qu'on appelle le phénomène de gentrification, et celui-ci n'est pas uniquement dû à la qualité des habitats proposés, mais aussi à tout le quartier autour, comment il est desservie, les espaces de loisirs, l'absence de nuisances, la possibilité de stationner, la présence d'espaces verts à proximité et tant d'autres. Selon une partie de la définition faite par Géoconfluences<sup>3</sup>:

*« Les anciens quartiers ouvriers des centres-villes sont transformés par la réhabilitation de l'habitat ancien, la montée en gamme des commerces ou l'embellissement de l'espace public. Cela contribue à la hausse des prix immobiliers qui évince progressivement les classes populaires. Ces dernières sont contraintes, après plusieurs années de ce processus, à s'éloigner en périphérie ; la hausse des prix du centre entretient ainsi l'étalement urbain. »*

## B) La localisation des diverses activités

On peut aussi émettre l'hypothèse selon laquelle le lieu d'activité principal, qu'il soit professionnel, d'étude, de formation ou autre, détermine les mobilités quotidiennes. Le déplacement entre le lieu de vie et l'endroit où l'activité est exercée prend une part importante dans la mobilité personnelle, c'est un déplacement

---

<sup>3</sup> Article de Géoconfluences, rédigé par Anne Clerval, en mai 2022

quasi quotidien. C'est ce qu'on appelle la mobilité pendulaire, d'après *Géo confluences*, cela désigne « *les navettes quotidiennes domicile-travail* »<sup>4</sup>. Les personnes choisissent différents modes de transport pour effectuer ce trajet récurrent, la voiture, la marche, les transports en commun urbain, le vélo, ou autre types de moyens motorisés. Ils sélectionnent un mode de transport en particulier en fonction de différents facteurs qu'on analysera par la suite. Selon une étude de l'INSEE, suite au recensement de la population en 2020<sup>5</sup>, faite sur le mode de transport pour aller travailler selon la catégorie des aires d'attractions des villes, dans les communes et centres, 58,3% de la population se rend à son travail en voiture ou deux-roues motorisé et 21,7% en transport en commun et 10,9% à pied. On constate que l'utilisation de la voiture prend une place importante dans la part des transports quotidiens.

Il y a aussi différents déplacements au cours de la journée, lié à l'activité, c'est-à-dire qu'il y a différentes formes de travailler. Une partie des personnes travaillent à un poste spécifique, ils sont souvent assignés à travailler dans un espace définis, et donc à part les allers et venues du matin et du soir, ou peut-être pour la pause déjeuner, ils n'effectuent aucun déplacement majeur dans la journée. Mais d'autres activités, demandent un déplacement quasi constant au cours de la journée. C'est le cas par exemples des infirmier.es libéral.es, des artisans, les chauffeurs de taxis et de transports publics, etc. Donc selon la profession, les individus n'ont pas la même mobilité effectuée au quotidien. Et il y a aussi une différence de déplacement entre le lieu de travail et le domicile, nous sommes plus ou moins éloigné de notre zone d'activité, le temps passé le matin et le soir dans les transports est différent, et varie selon les lieux où nous habitons, et où nous effectuons notre activité.

## II- AINSI QUE DES MOYENS ECONOMIQUES ET MATERIELS

Les moyens à disposition de chaque personne jouent un rôle primordial dans le choix d'un mode de transport et dans les déplacements. Cela peut très vite devenir une limite et créer des inégalités, le mode de déplacement prenant une part importante dans le budget de chacun. Il arrive que par manque de moyens économiques, des personnes soient réduites à limiter leurs déplacements voire à être en quelque sorte immobile ou même juste à devoir faire avec un mode qui ne les satisfait pas. Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, la voiture est le principal mode de déplacement utilisé pour se rendre à son travail, mais il représente une source de dépense élevée, entre l'achat ou la location d'un véhicule, son entretien, son coût énergétique (essence, gasoil, électricité), son stationnement. Certains n'ont aucun soucis à utiliser ce moyen-là, quand d'autres sont contraints de l'utiliser du fait d'une situation d'activité particulière et cela les handicap pour suivre financièrement, ou bien d'autres qui n'ont pas les moyens doivent alors adapter leurs pratiques, et

---

<sup>4</sup> Bonerandi Emmanuelle, « *De la mobilité en géographie* », *Géocfluences*, novembre 2004.  
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>

<sup>5</sup> Insee, recensement de la population  
[https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80\\_AMN/84\\_MOB](https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80_AMN/84_MOB)



emprunter par exemple les transports publics, mais qui souvent prennent plus de temps, et satisfont moins les personnes. Mais on peut aussi mettre en relation le lieu de résidence et les moyens économiques, car en effet pour certains, vivre en centre-ville, choisir un logement proche de leur lieu de travail n'est pas facile ou accessible, cela peut être vu comme un luxe et un confort de pouvoir vivre proche de son lieu de travail.

### III- L'IMPACT DE L'HABITUS

Effectivement, la localisation et les moyens influencent la mobilité et le choix du mode de déplacement, mais ce ne sont pas les seuls facteurs. Il y a aussi des motivations plus personnelles, des personnes qui, même si elles font face à des limites ou ont la possibilité de faire autrement, choisissent un mode particulier pour diverses raisons plus personnelles. Cela fait partie des prénotions que j'ai, je pense tout d'abord à ceux qui vivent dans un endroit où il y a facilement accès à un réseau de transport en commun, mais qui préfèrent prendre la voiture, alors que cela ajoute un coût économique supplémentaire, ou d'autres embarras, mais qui finalement, préfèrent la tranquillité et le confort de la voiture pour se rendre sur leur lieu d'activité. Les modes de déplacements ne sont pas uniquement déterminés par des contraintes, mais aussi par des questions de préférence, d'intérêt, on peut même dire qu'ils sont influencés par un habitus, une socialisation. Je pense aussi, par exemple aux étudiants qui viennent plutôt du milieu rural, qui se retrouvent en ville pour des études ou une activité professionnelle, et qui pour certains ont du mal à laisser tomber la voiture pour utiliser les transports en commun dans leurs déplacements. La voiture est incontournable dans les déplacements ruraux, il est presque impossible de faire autrement, apprendre à conduire fait partie des apprentissages quasi immanquables et systématiques dans cet espace. Ce qui fait que les jeunes acquièrent souvent le permis dès le lycée, pour certains ont une voiture, qu'ils héritent ou achètent, et donc continuent d'utiliser ce mode de déplacement même en milieu urbain.

Mais il y a aussi la notion de capacité qui joue un rôle dans les mobilités. C'est ce que Vincent Kaufmann définit comme la « motilité »<sup>6</sup>.

*« La **motilité** définit la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer ses projets. »*

Dans ce terme, Kaufmann propose d'étudier la mobilité par le biais de l'accès, les conditions de pratique avec l'offre, la desserte, qu'il croise avec les compétences, le savoir-faire des personnes concernant la connaissance des offres, et en combinant les deux, cela donne l'appropriation, c'est-à-dire la mise en pratique

---

<sup>6</sup> Kaufmann Vincent, *Rethinking mobility*, Farnham, Ashgate, 2002

de la mobilité. Tout ce qui relève des habitudes, du champ des possibles, comment les individus utilisent leurs compétences pour être mobiles. Comme pour tout nous n'avons pas les mêmes connaissances, les mêmes pratiques et cela crée donc des modes de mobilité, des habitudes de déplacements variés. Nous connaissons et pratiquons l'espace différemment, que ce soit pour des questions de préférence, d'obligation ou d'ignorance, nous avons une manière d'être mobiles, propre à nos compétences, et surtout notre socialisation.

Notre habitus, c'est-à-dire notre socialisation incorporée via des manières de penser, des habitudes, des pratiques et perceptions, celui-ci va définir notre mobilité, faire que l'on va se tourner vers un mode de déplacement en particulier, préférer être plus ou moins mobile etc. Nous n'avons pas tous les connaissances qui nous permettent d'être mobile, et comme nous l'avons vu dans la partie précédente, à cela s'ajoute les capitaux qui peuvent aussi freiner cette volonté de mobilité.

#### IV- L'EFFET DES AMENAGEMENTS PUBLICS SUR LES MOBILITES

Des projets d'aménagements urbains peuvent bouleverser une ville. Je pense par exemple au cas de Paris avec les travaux haussmanniens qui ont eu lieu au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, et qui en plus de révolutionner l'habitat parisien, ont transformé les habitudes de déplacements en créant des grands axes, afin de faciliter la circulation et la mobilité, mais pas que. Dans les centres urbains, l'aménagement, la conception des espaces et de la circulation influencent les déplacements quotidiens des habitants. Un agencement particulier mène à un comportement, un trajet défini, qui n'aurait pas été le même si d'autres arrangements auraient eu lieu.

On peut dire qu'en général en France, les politiques publiques propres à chaque ville, portant sur la mobilité et les déplacements, tournent autour d'un souci d'accessibilité, le but étant de réussir à garder une ville organisée et agréable, tout en l'adaptant aux changements, principalement d'agrandissement de la métropole. Il y a aussi depuis quelques années des préoccupations écologiques et énergétiques qui s'ajoutent dans les politiques publiques, pour adapter les réseaux de transports publics, mais aussi les infrastructures comme les routes, les pistes et voies cyclables, les divers accès, afin d'avoir une baisse de l'émission de CO<sup>2</sup> (dioxyde de carbone). Par le même biais, une baisse du trafic routier est souhaité, car il apporte beaucoup de nuisances sonores, odorantes, respiratoires et polluantes, mais tout en faisant attention à ce que cela n'impacte pas les déplacements et la mobilité des populations. Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme visent à rendre la ville plus accessible et attrayante en favorisant ce qui attire les activités, les emplois et, par extension, les habitants, ce qui génère des revenus, stimule la demande et encourage la consommation. Cette dynamique motive la municipalité ou plutôt la « communauté territoriale » à concevoir des politiques d'aménagement novatrices qui soutiennent le développement urbain tout en intégrant des considérations sociales et environnementales.

Dans cette construction de l'objet j'ai commencé à analyser tout ce qui englobait la notion de mobilité, tout en les distinguant mais aussi en les mettant en relation. Les quatre points que nous venons d'aborder, nous permettent de former une hypothèse selon laquelle les mobilités sont définies d'après plusieurs facteurs et influences. Elles sont impactées, motivées et structurées selon des aspects personnels, le logement, l'activité exercée, les moyens matériels et économiques mais aussi des aspects plus communs et publiques via les politiques, l'aménagement et l'urbanisme de la ville.

## LE DISPOSITIF D'ENQUETE

### I- LE CHAMP D'OBSERVATION ET LE PUBLIC VISE

J'ai choisi d'axer mon enquête sur la zone urbaine, notamment au cœur de ville, le centre urbain. Au début je pensais aussi m'intéresser à la banlieue voir aux zones industrielles à proximité de Poitiers, mais finalement l'activité dans le centre urbain est déjà assez dense, et j'ai eu peur de me perdre dans les relations entre l'extérieur de la couronne urbaine, la périphérie, et le centre. J'ai alors préféré me baser uniquement sur le centre urbain, bien sûr sans omettre les déplacements vers l'extérieur de la ville, mais sans forcément m'y pencher. Ce que je considère comme le centre urbain de Poitiers, c'est une zone qui s'étend de la gare, va jusqu'au parc de Blossac, et est délimité à l'est par le cours d'eau du Clain.

Pour ce qui est de la population sur laquelle j'ai enquêté, je me suis demandé à un moment si je devais uniquement me concentrer sur la population étudiante, mais je crains que cela soit limité et de voir plusieurs profils qui se ressemblent. Je trouve qu'il est plus intéressant d'observer sur un champ plus varié, c'est-à-dire à la fois des étudiants, des personnes en formation, d'autres qui exercent une activité etc. J'essaie de sélectionner des personnes avec des habitudes de déplacement variés, certaines plus mobiles que d'autres, qui n'utilisent pas les mêmes modes de transport, qui ne sont pas dans la même tranche d'âge, pas du même genre, ne résidant pas dans le même quartier et faisant partie de classes socio-professionnelles variées. Cela fait beaucoup de critères, mais qui me permettraient de mettre en lumière des divergences de pratiques et habitudes, voire même des inégalités qui structurent les mobilités.

### II- MES ENTRETIENS ET OBSERVATIONS

Mon enquête de terrain est une analyse empirique de la mobilité. Il y a une étude qualitative, avec un échantillon de personnes, donc limité et sélectionné selon des critères si possible. Il y a des entretiens semi-directifs, c'est-à-dire qu'il y a une guide avec des questions à poser, qui peut être suivi mais il m'est aussi

possible de rebondir de manière spontanée lors du déroulement d'un entretien. Des observations vont aussi compléter mon analyse, elles sont faites à différents endroits de la ville, afin de varier les quartiers et donc les habitudes. Souvent en essayant de me situer à proximité à la fois : d'un arrêt de bus (avec le passage d'une à plusieurs lignes), d'une zone piétonne, peut-être d'un parking, ou axe routier plutôt fortement fréquenté.

Il y a aussi une part de quantitatif dans cette enquête de terrain, car cela permet d'ajouter des données plus générales, et de bien se rendre compte à la fois de la situation nationale, la mobilité sur une plus grande échelle, mais aussi à la hauteur de la ville de Poitiers. Il y a un site qui se nomme Poitiers open data et qui rassemble tous les recensements et les données collectées sur différents aspects de la ville mais aussi de la population de Poitiers. J'ai déjà commencé à utiliser des données dans ma construction d'objet, et je ferai résonner des données avec mes entretiens et observations.

Mon premier entretien s'est déroulé le 23 octobre 2023, je l'ai fait auprès d'une amie proche, qui est dans ma promotion de sociologie. Il a duré 20 minutes au domicile de la personne, en compagnie de son chat. Les réponses ont été claires et précises, c'était un échange fluide ce qui m'a permis de bien mettre en exercice mon entretien avant de le passer avec d'autres personnes qui seraient des inconnus ou des personnes avec lesquels je serais possiblement moins proche. Ces réponses ont commencés à répondre à des informations qui me manquait, et à correspondre à des débuts d'analyse que j'avais.

Pour mon second entretien, j'ai choisi de le passer avec une infirmière, que je connaissais dans le cadre de l'exercice de son activité. Et au fil des petites conversations que nous avons eu, elle me racontait son quotidien dans la ville pour se déplacer. J'ai donc pensé que sa mobilité pouvait être intéressante, dans le cadre où elle se déplace constamment au fil de la journée du à sa profession d'infirmière libérale à domicile et en cabinet. J'ai réussi à passer un entretien avec elle l'après-midi du jeudi 11 avril, mais en raison de son emploi du temps celui-ci n'a duré qu'une petite demi-heure.

Le troisième était aussi auprès d'un étudiant, lui en deuxième année d'une licence d'histoire. C'est une personne que je connaissais vaguement, mais l'échange lors de l'entretien était très fluide. Il était très réactif à mes réponses. L'entretien n'a duré que 20 minutes, car il avait une mobilité plutôt simple, et à répondu rapidement à mes questions, je n'ai peut-être pas aussi assez poussé les questions, comme avec l'infirmière de peur de déranger.

Pour ce qui est des observations, la première a été faite le lundi 18 décembre 2023, de 13h à 14h, je n'y suis pas resté longtemps en raison de températures froides. Je me suis posée sur un banc entre la rue de l'Université où il y a l'arrêt Notre Dame, et le haut de la voie Malraux. Et au croisement avec la rue Prosper-Augouard, où j'avais la place Notre Dame et la rue Charles de Gaulles dans mon angle de vue gauche. J'avais aussi en visu l'entrée du parking souterrain de notre dame et un arrêt de la voie Malraux, celui qui monte en direction du centre-ville. Pendant une heure, j'ai observé, noté et analysé les allers et venues des bus, piétons, voitures, taxis, vélos, trottinettes et scooters. J'ai marqué les destinations, les affluences, les particularités, les

fréquences. J'ai retenu tout ce que je pouvais, même si il n'est pas facile de tout bien noter au vue du large champ espace d'analyse que j'avais et de la multiplicité des passages. Cette observation m'a permis d'apporter une première image de ce qu'est la mobilité quotidienne dans Poitiers, de voir qui accédait et se déplaçait dans le centre, dans sa direction ou en sortait. Il m'a semblé être à un point cardinal pour assister aux entrées et sorties de la ville, un endroit qui marque une forme de porte entre le cœur de la ville et la périphérie, donc dans des dynamiques d'échanges entre la zone de résidence, d'emploi et/ou d'activité. Contrairement à ce qu'a déclaré Jean Peneff dans « Mesure et contrôle des observations dans le travail de terrain. L'exemple des professions de service »<sup>7</sup> :

*« Mon impression est que les étudiants qui pratiquent une observation non participante sont, par rapport à ceux qui réalisent une observation participante, moins enclins à comprendre la nécessité de mesures chiffrées et à les intégrer dans leur démonstration. »*

Mon observation est non participante, mais j'ai pour autant dénombré autant que je pouvais, et je sais que les données chiffrées que je collecte ont un rôle et sont nécessaire dans mon analyse, elles prennent place dans mon rendu d'observation.

J'ai choisi de faire ma seconde observation au même endroit, mais à un jour , un horaire ainsi qu'une période différente de l'année, afin de voir si je dénotais des différences. Je me suis donc posé le mercredi 13 mars au même banc, cette fois avec une météo plus favorable, ce qui m'a permis de rester assise à observer pendant 2 heures.

## ANALYSES

### I- LA VILLE ET SON AMENAGEMENT

Tout d'abord, afin de développer le sujet de la mobilité urbaine, je pense qu'il est nécessaire de bien comprendre l'espace que l'on étudie, de saisir où se joue ma problématique. D'un point de vue géomorphologique, l'étude des reliefs, la ville de Poitiers est ce qu'on appelle un promontoire, c'est une forme de plateau, donc un espace plat, qui est enserré ici par deux cours d'eau, le Clain et la Boivre. Ce qui fait que le cœur de ville de Poitiers est plat, mais réduit car il descend vite vers les cours d'eau, par exemple la Cathédrale de Poitiers se trouve vers les bords du Clain, plus en contrebas, tout comme la gare mais du côté de la Boivre. Donc une partie de Poitiers est plutôt plane, comprenant le centre et en direction du parc de Blossac, au sud, mais toute la partie nord-est et nord-ouest devient plutôt pentu. C'est un aspect qui peut

---

<sup>7</sup> Peneff, Jean. « Mesure et contrôle des observations dans le travail de terrain. L'exemple des professions de service », *Sociétés contemporaines*, vol. 21, no. 1, 1995, pp. 119-138.

légèrement altérer dans les déplacements. C'est ce que j'observe dans mon quotidien, mais aussi celui du premier enquêté, l'étudiant en histoire, qui a déclaré :

« **A** : *J'évite de trop devoir passer par les côtes, enfin c'est pas infaisable mais bon si je peux faire sans c'est pour le mieux. »*

## A) L'urbanisme et l'aménagement de la ville

Le centre de Poitiers est constitué d'une zone piétonne, d'une zone centrale, puis d'une zone résidentielle. Poitiers a choisi de garder son cœur de ville presque uniquement accessible aux piétons, afin de préserver la tranquillité de ces derniers et de faciliter leur circulation à travers les rues commerçantes. L'accès aux voitures y est limité, comme j'ai pu le voir à la place de Notre-Dame, afin de rentrer par cet accès, il y a une borne qui nécessite un laissé passé, j'ai observé que seuls les utilitaires d'artisans, les voitures de la ville de Poitiers, les policiers et certains bus y sont passés. C'est aussi le cas à d'autres endroits d'entrée dans le cœur de ville, par la rue Carnot, le haut de la rue de la Marne, la rue Paul Guillon etc.

« **S** : *Disons que le centre piéton c'est à la fois compliqué vu qu'on peut pas y passer en voiture, mais en fait quand on y est en tant que piéton on est **bien content de marcher tranquillement.** »*



Figure 1: plan des espaces résidentiels, et des stationnements<sup>8</sup>

<sup>8</sup> image issu du site internet de la ville de Poitiers, mobilité> stationnement



Les lignes de bus passent à forte proximité du centre-ville mais sans vraiment rentrer dedans, par exemple avec l'arrêt de la Place Lepetit, à Notre Dame, rue Pétonnet ou celui des Ecossais. Ce qui permet un accès facile et rapide aux lignes de bus depuis le centre, mais sans venir perturber sa tranquillité. Ma première enquêtée, une étudiante, habite non loin de l'arrêt Notre Dame, et elle utilise à quelques reprises dans la semaine la ligne 1 afin de se rendre sur le campus.

« **E** : *Je peux trouver un bus facilement, et ça m'emmène toujours à peu près là où je veux.* »

Pour le stationnement, vu que la zone piétonne est inaccessible, il n'y en a aucun à l'intérieur, mais des parkings sont présents juste à l'entrée de cette zone, il y a les parkings souterrains de Notre Dame et celui des Cordeliers, ainsi que le parking Hôtel de Ville. Dans la zone centrale, le nombre de places de stationnement est très limité et payant. L'offre commence un peu à s'agrandir quand on entre dans la zone résidentielle, mais elle paraît être restreinte face au nombre d'habitants qui recherchent des places non loin du centre. Lors de mes deux entretiens c'est un sujet qui est revenu plusieurs fois. Tout d'abord avec l'infirmière qui elle était plus présente en zone piétonne et zone centrale, elle devait essayer de trouver tous les jours une place donc en zone centrale afin d'accéder à la zone piétonne.

« **S** : *C'est pour ça que c'est **compliqué de se garer en ville**, il y a pas non plus énormément de places. Et le pire c'est le soir ou bien le samedi, alors là c'est le bazar* »

Elle dit être à la fois très contente de pouvoir marcher librement en centre-ville, vu qu'elle y passe de manière quotidienne pour son travail, mais que c'est aussi très compliqué de trouver une place à proximité. Tout comme la première enquêtée, elles ont pris un abonnement, qui n'est pas le même, et permet de se garer en centre-ville, mais bien sur cela n'assure pas de trouver une place. Ce qui fait que la première enquêtée alterne entre les mois où elle prend l'abonnement pour stationner, et les mois où elle ne le prend pas car elle sait qu'elle utilisera moins sa voiture, elle qu'elle peut la poser plus loin sur un parking gratuit.

« **E** : *Et en ce moment, fin octobre, c'est **impossible de se garer**, je suis obligé malgré mon abonnement au mois que j'ai eu avec la mairie, de me garer plutôt loin de chez moi.* »

Elle ajoute lors de l'entretien avoir vu le nombre de places de stationnement diminuer de son côté, vers le secteur de la cathédrale, en raison de travaux, y compris dans sa rue. Ce qui fait qu'elle est contrainte de se rendre plus loin, et on ressent dans son entretien qu'elle est partiellement satisfaite de payer pour en plus ne pas avoir sa voiture à proximité, qu'elle le vivrait un peu comme un frein à sa mobilité.

On voit dans les témoignages que l'aménagement de la ville, des réseaux de transports, de l'offre de stationnement, à un impact sur le vécu et la mobilité des habitants. Les aménagements sont perçus et reçus différemment selon les personnes, selon leur mode de déplacement, leur activité, leur mode de vie...

## B) Les politiques publiques et les plans de mobilités

C'est sur le site Internet du Grand Poitiers, que j'ai eu accès aux plans de mobilités proposés et mis en place par la collectivité territoriale. On voit très vite que le but premier est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il y a une forme de mission écologique qui s'accompagne d'un souci d'accessibilité équitable, et d'intégration d'une circulation de plus en plus cyclable. Dans l'explication des plans et projets, on comprend que le Grand Poitiers souhaite améliorer sa circulation en l'adaptant aux vélos, en conciliant les différents modes de transport tout en les rendant inclusifs, et surtout créer un climat équilibré et paisible.

Sur ces deux dernières années, la Grande rue et la rue de la Cathédrale, ainsi que les petites rues qui les relie, ont été refaits. Déjà d'un point de vue visuel, cela enjolive le centre, et on peut voir que dans la conception de la rue, les trottoirs ne sont pas séparés de la route par une hauteur, mais par un sol différent, des pavés, ce qui permet de créer une large rue navigable pour les piétons, lorsque des voitures ne passent pas. Mais l'agrandissement de ces espaces piétons a amené à supprimer des places de stationnement. Donc cela peut profiter à certains plus piétons, mais aussi impacter les riverains qui souhaiteraient stationner non loin de leur domicile, c'est ce qu'on voyait plus haut avec l'extrait de l'étudiante E.

Comme nous l'avons vu, la mobilité douce est l'une des missions du Grand Poitiers, et cela passe aussi par le vélo. En effet l'un des objectifs est :

*« de créer une « **ville cyclable** », d'offrir un maillage plus dense, continu, efficace et plus sécurisé aux cyclistes de plus en plus nombreux »<sup>9</sup>*

Les grands projets sont plutôt en direction de l'extérieur de la ville, comme avec cette année les travaux en direction de la fac et du CHU via le Pont Neuf. Mais la limitation de vitesse à 30 kilomètres/heures dans le centre, peut s'inscrire dans les mesures prises pour protéger les cyclistes et les piétons.

Depuis octobre 2022, l'entreprise française Pony est présente à Poitiers. Elle propose des vélos et trottinettes électriques en libre-service sur l'espace public. Ce mode de déplacement spontané offre une alternative écologique abordable, particulièrement attrayante pour les jeunes générations, les initiant ainsi à des moyens de transport plus respectueux de l'environnement. C'est un moyen de transport qu'emprunte à quelques reprises ma première enquêtée, en particulier disait-elle pour rentrer le soir tard en rentrant de certaines soirées, ou quand elle ne se sentait pas de marcher.

*« E : C'est rare que je prenne la trottinette, enfin en plein jour c'est rare, c'est souvent la nuit par contre que je la prend. Dès que je peux rentrer plus vite chez moi la nuit, trottinette ! »*

---

<sup>9</sup> site de la ville de Poitiers, dans l'onglet « grands projets »  
<https://www.poitiers.fr/plan-velo-2022-2026>

Avec ces mesures de développement de la mobilité à vélo, et celles de restriction de vitesse, de circulation et de stationnement des voitures, la ville de Poitiers pousse ses habitants à opter pour une mobilité douce et plus neutre en émission carbone, que ce soit la marche, les transports en commun, le vélo comme le partage automobile. Ces politiques publiques et ces aménagements du centre de Poitiers ont un impact sur les comportements et les mobilités individuelles.

## II- LA MISE EN PRATIQUE DE LA MOBILITE

### A) Qu'est ce qui nous rend mobiles

Si nous avons tous des mobilités différentes, c'est en partie dû au fait que nous pratiquons des activités et des professions diverses et variées. Au sein d'une ville, les professions, les formations, les commerces, les loisirs sont multiples. Selon ce que nous faisons dans notre quotidien, nous n'avons pas les mêmes obligations ou volontés de déplacement. Par exemple les plus jeunes, de 12 ans à 17 ans, vont à l'école, ce qui donne un déplacement obligatoire et quasi identique pendant toute ces années, ajouté à cela des déplacements pour les loisirs. Après 18 ans c'est là que les formes d'activités commencent à varier, entre ceux qui partent en étude, ceux en formation, ou autre. Il est dit que la population étudiante est celle qui est la plus mobile en France, mais cela ne dit pas si ce sont eux qui sont les plus mobiles dans le centre urbain. A Poitiers, le campus est à l'extérieur de la ville, et peut être accessible en bus en 12 minutes, pareil pour la voiture, possible aussi à vélo, et à pied en 40 minutes. Mais il y a aussi en centre des branches de l'université, plus dans le domaine des lettres, du social et de l'art. Mon enquêté étudiante est à la fois sur le campus et en ville, donc elle utilise le bus et la marche dans ces déplacements quotidiens, et l'autre étudiant est uniquement en ville et s'y rend à vélo et aussi à pied. Pour certains étudiants, ils lient étude et stage, ce qui peut les rendre encore plus mobiles.

Pour ce qui est de ceux qui pratiquent une activité professionnelle, donc de 18 ans à environ 64 ans, c'est leur travail qui va définir leurs déplacements quotidiens. Pour la majorité des professions, il s'agit de se rendre à un espace de travail défini, fixe, plusieurs fois par semaine, avec un déplacement le matin et le soir, peut-être même le midi s'ils rentrent manger chez eux, cela va dépendre de leur temps, et de la distance avec leur domicile. Mais d'autres professions sont plus mobiles, c'est le cas des ouvriers, artisans, personnel médical, chauffeurs, de certains agents de sécurité, et autres. Le parfait exemple d'une profession mobile constamment dans la ville, est celui de l'infirmière avec qui j'ai passé le second entretien. Dans l'exercice de sa profession d'infirmière à domicile, elle se déplace toute la journée dans la ville de Poitiers, pour aller de patients en patients.

*« S : je marche énormément en général dans la journée, je prends juste la voiture pour changer de quartier, de zone »*

Sa mobilité forte concentré sur le centre-ville, est principalement dû à son activité. Alors quand l'activité professionnelle cesse, on peut assister à une baisse notable de la mobilité quotidienne, cela va dépendre des individus. Certains vont plutôt freiner leurs déplacements car ils n'ont plus beaucoup d'obligations de se mouvoir, et d'autres vont profiter de leur temps libre pour bouger partout dans la ville et ailleurs.

## **B) Les facteurs économiques et matériels dans le choix du mode de transport**

Une enquête de 2018, a été effectuée sur les déplacements des villes moyennes, sur le territoire de la Communauté urbaine du Grand Poitiers<sup>10</sup>. Sur la zone de Poitiers- centre-ville sud, 56% des mobilités urbaines se font par la marche à pied, 2% à vélo, 9% en transport en commun et 24% en voiture. Cela change légèrement sur la zone Poitiers- centre-ville nord, avec 44% de marche à pied, 2% de vélo, 30% de voiture et 12% de transport en commun. Parmi mes enquêtés, deux utilisent le vélo, sans problème économique déclaré pour l'acquérir, et deux utilisent la voiture. L'infirmière, qui utilise sa voiture dans le cadre de sa profession, précise uniquement le prix du stationnement et du carburant, qui ne semble pas lui poser de problèmes. Contrairement à l'enquêtée étudiante qui dit développer des stratégies budgétaires. Elle a hérité de la voiture de sa mère, ce qui lui permet de revenir plus facilement dans sa ville natale, et pour compenser le coût du trajet, qui dure 3 heures, elle prend des BlaBlaCar. Pour ce qui est de ces déplacements dans le centre, elle fait la majorité à pied, ou même elle se permettait de faire des petits déplacements en bus lorsqu'elle avait un abonnement à l'année il y a de ça deux ans. Mais elle dit que maintenant elle prend des tickets de 10 trajets, qu'elle ne passe pas à chaque fois, donc il lui arrive de frauder.

*« E : Mais après oui le problème de Poitiers c'est pour se stationner en plein centre-ville, là c'est compliqué je comprends pas pourquoi ils ont enlevés les parkings gratuits, sachant qu'ils savent très bien qu'il y a des étudiants mais si ils peuvent se faire de la thune. »*

Elle disait qu'avant elle se garait vers le Palais de Justice, étant donné que c'était gratuit, mais que cela a changé en début d'année, et elle est donc contrainte soit de payer un abonnement de stationnement au mois, soit de se garer plus loin, car elle ne peut pas payer tout le temps. Sinon elle va aussi stationner sur le campus, mais cela lui a valu de se faire casser une vitre, donc au niveau des économies on peut dire que ce n'est pas le bon calcul.

Mais en terme de mauvaise surprise, il y a aussi ma seconde enquêté, une infirmière libérale, qui tente de se garer à proximité de ces patients, et essaie d'aller au plus vite au vue de son emploi du temps chargé. Elle

---

<sup>10</sup> Grand Poitiers open data, mobilité- enquêtes ménages déplacements 2018, données standards  
<https://data.grandpoitiers.fr/datasets/mobilite-enquete-menages-deplacements-2018-donnees-standard>

dit avoir un abonnement qui lui coûte 60€ au mois, mais qu'il lui est arrivé de devoir se garer sur un trottoir, dans la précipitation dû à un manque de place disponible, elle a donc reçu une amende de 135€. On voit dans son témoignage, qu'en plus de payer l'essence, l'abonnement et de se prendre à quelques reprises des amendes, le manque de place et la perte de temps pèse sur son quotidien, donc que la voiture est plus une forme d'obligation pour son travail, mais pas un choix. Qu'elle se passerait volontiers de ces coûts en plus et des tracasseries ajoutées.

Posséder un vélo n'est pas forcément accessible à tout le monde, mais il y a aujourd'hui des aides financières pour en acquérir un, en particulier électrique, la communauté urbaine de Poitiers s'y engage comme d'autres en France, mais cela engage tout de même un coût financier.

### C) L'ancrage de la résidence

Le choix du lieu de résidence est souvent influencé par différents éléments, que ce soit pour faciliter la vie du quotidien, être à proximité de commerces, de son travail, d'écoles, de grands axes, pouvoir tout faire à pied, ou bien des préférences plus confortables ou esthétiques. Les individus tendent à choisir un logement ou tout peut être fait plus facilement à pied, quand d'autres favorisent plus les espaces calmes, un peu plus éloignés du cœur de ville. Dans la ville de Poitiers, le coût peut légèrement altérer la zone du logement, mais vu que le prix de l'immobilier n'est pas excessif, cela reste limité. Ce qui peut être déterminant cependant, va être autour de la mobilité, c'est-à-dire le temps moyen parcouru à pied pour effectuer ces activités quotidiennes, ou la présence de lignes de bus à proximité, ainsi que de places de stationnement, voir une place attitrée, liée au logement, mais ce qui est un peu plus onéreux.

La seule de mes enquêtés où je connais son logement et c'est elle qui l'a choisi, c'est l'étudiante. Elle dit habiter à proximité du centre-ville, dans une rue qui descend vers le contrebas à l'est. Qu'elle est proche du centre-ville, à quelques minutes de Notre Dame, qu'elle va tous les jours à la fac du centre à pied. Et que cette proximité aux arrêts de notre dame, influe dans le fait qu'elle prend souvent le bus, même qu'elle bouge plus facilement dans la ville à pied.

*« E : où je suis situé c'est pile poil le point pour aller soit faire mes courses soit aller sur le campus, voir des potes, en vrai moi je suis très bien placé et c'est pour ce que ça y joue dans le fait que j'utilise très souvent les transports en commun. »*

C'est bien sur un choix réfléchi de vivre aussi bien situé en ville. Elle est située dans la zone centrale, et l'autre enquêté étudiant, en histoire, est lui dans la zone résidentielle, vers Blossac. Il vit chez ses parents, et on peut lire dans le choix de cette zone, une volonté de plus d'espace, tout en restant proche de la ville, avec un environnement un peu plus calme, mais tout de même proche d'axes routiers qui mènent à l'extérieur de la

ville. Ce qui pousse donc l'étudiant à adopter le vélo, car il souhaite se déplacer encore plus vite, et à l'air d'être plutôt mobile dans la ville, il n'a pas forcément besoin de prendre le bus.

*« Ces différentes manières d'habiter et de vivre en ville, de conjuguer ancrage territorial et mobilité urbaine, ou sédentarité et ancrage, sont diversement observables à l'intérieur des divers quartiers retenus et inégalement partagées par les individus, en fonction de leurs caractéristiques socio-démographiques et de leurs positions résidentielles. »<sup>11</sup>*

Dans cet extrait d'ouvrage, Jean Yves Authier nous explique que selon le lieu de vie, le quartier, et même le type de logement que l'on a, nous n'avons pas les mêmes manières de vivre autour, de se l'approprier, certains sont plus ou moins ancrés dans leur logement et dans leur quartier, plus ou moins mobiles. L'ancrage du lieu de résidence influence directement les choix de mobilité des individus, et contribue à façonner les schémas de déplacement dans les environnements urbains. La mobilité est influencée par une position résidentielle, mais aussi par les caractéristiques sociales.

### III- LE ROLE DE LA SOCIALISATION

#### A) La socialisation primaire et la formation de l'habitus de déplacement

Au cours de notre enfance, dès la naissance, nous apprenons tout du monde qui nous entoure et cela à travers l'œil de nos parents, puis d'autres instances de socialisation. C'est ce qu'on appelle la socialisation primaire, qui est un concept de formation des individus au monde social, où l'on intériorise un habitus. Dans un ouvrage d'analyse du concept d'habitus, Didier Lecordier reprend des définitions amenés par Durkheim et Bourdieu.

*« L'ensemble des apprentissages, des dispositions acquises par l'enfant au cours de son éducation. »*  
Durkheim

*« L'habitus, système de disposition acquise, est la capacité d'engendrer des pratiques »*  
Bourdieu <sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Authier, Jean-Yves. « Habiter son quartier et vivre en ville: les rapports résidentiels des habitants des centres anciens », *Espaces et sociétés*, vol. 108, no. 1, 2002, pp. 89-110.

<sup>12</sup> Lecordier, Didier. « Habitus », Monique Formarier éd., *Les concepts en sciences infirmières. 2ème édition*. Association de Recherche en Soins Infirmiers, 2012, pp. 199-201.



Lors de notre enfance, nous suivons toutes les habitudes de nos parents, ou presque et cela guidé par eux. Qu'elles soient alimentaires, vestimentaires, comportementales, verbales, et donc les habitudes de déplacements. Jeunes, nous sommes dépendants de nos parents, pour presque tout et y compris pour les déplacements, nous ne pouvons pas et ne savons pas nous déplacer par nous-mêmes. C'est notre cadre éducationnel qui nous accompagne, nous entoure, et nous apprend à être mobile.

*« Si le « travail parental » (Déchaux, 2009) s'inscrit dans des styles éducatifs socialement différenciés, il est également lié aux conditions de vie et de logement, « les espaces communs demeurent encore aujourd'hui une ressource d'autant plus précieuse que les conditions de logement sont moins confortables »*

*« au sein des classes supérieures, le refus de « traîner » dans l'espace public trouve son corollaire dans la valorisation de l'espace domestique, qui se voit attribuer des fonctions d'éducation, de sociabilité et de réception »<sup>13</sup>*

L'espace privé et l'espace public ne sont pas investis de la même manière selon les styles éducatifs, qui sont socialement différenciés. Comme on peut le voir dans l'extrait d'article, les jeunes issus de classes populaires, qui en milieu urbain sont plus dans ce qu'on appelle la banlieue, investissent plus l'espace public. En partie dû à l'accord parental mais aussi aux conditions de logement qui sont principalement des appartements, ils cherchent donc plus d'espace en extérieur, et y lient des relations et amitiés qui deviennent des motivations de sortir, qui forment des mobilités. Ceux issus de classes moyennes et supérieures vont aussi dans l'espace public urbain, mais sont plus encadrés par leur parents, ou peuvent y accéder en raison d'une activité extra-scolaire. Donc on pourrait voir que par la suite, les jeunes de quartiers populaires sont plus à l'aise à se déplacer librement dans la ville, ils savent emprunter les transports en commun, se repérer dans le centre. Les enfants de classes supérieures qui vivent en ville sont plus habitués à marcher dedans, ou à se déplacer en voiture pour aller vers l'extérieur, mais donc pas forcément à l'aise à utiliser les transports en commun.

C'est le cas de l'étudiant en histoire, il dit qu'il utilise peut les transport en commun, mais n'a aucun de mal à naviguer à vélo dans Poitiers, car il connaît la ville comme sa poche, il y a grandi. Ma première enquêtée, l'autre étudiante, elle, n'est pas originaire de Poitiers, mais a su très vite emprunter le bus car elle avait l'habitude de l'utiliser dans sa ville natale, elle sait comment fonctionne le réseau de bus. Quand je lui ai posé la question de s'y elle était à l'aise à se déplacer dans Poitiers, elle m'a répondu :

---

<sup>13</sup> Cayouette-Remblière, Joanie, Gaspard Lion, et Clément Rivière. « Socialisations par l'espace, socialisations à l'espace. Les dimensions spatiales de la (trans)formation des individus », *Sociétés contemporaines*, vol. 115, no. 3, 2019, pp. 5-31. Extrait faisant référence à Rivière, 2017, p. 67 ; voir aussi Lion, 2018, *Collectif Rosa Bonheur*, 2019

*« E : j'ai pas du tout de mal, j'ai pas eu de problème, genre dès que je suis arrivé j'ai pris la carte là du centre-ville avec tous les bus. Nan oui j'ai pas du tout peiné en vrai, bah à Bourges comme j'avais déjà pris beaucoup le bus je connaissais déjà un petit peu les plans, comment ça fonctionnait. »*

Nos habitudes de déplacements qui sont forgées lors de notre socialisation primaire, font que l'on va être plus ou moins enclin à être mobile ou non. C'est à la fois une question de besoin d'être mobile, d'envie, mais aussi de capacité. Nous n'avons pas tous les mêmes habitudes de déplacements, et donc les mêmes savoirs, compétences de mobilité. C'est ce que je développais plus haut, la notion de motilité, un terme développé par Vincent Kaufman, qui allie les conditions pratiques, l'offre avec les savoirs-être mobiles.

## **B) Une socialisation qui amène à un mode de vie particulier, qui forge une mobilité définie...**

Lors de la socialisation, nous sommes menés par notre habitus, nos habitudes incorporés, vers un mode de vie spécifique, donc motivé par notre origine sociale. Si nous parvenons à une profession précise, ce n'est pas par hasard, c'est le fruit de stratégies éducatives, de formations, de travail, d'idéal de vie, et autres influences et motivations. Et donc ce mode de vie que nous adoptons va définir notre mobilité. C'est une forme de reproduction sociale, pour la majorité des personnes, nous restons dans le même groupe social que nos parents, et donc nous avons à peu près les mêmes revenus, les mêmes modes de vie, habitudes, la même mobilité. On voit dans le portrait que si l'étudiant en histoire n'apprend pas à conduire et n'a pas de voiture, c'est parce que ces parents ne l'ont pas construit avec la nécessité de savoir conduire, principalement étant donné qu'il vit en ville.

*« A : j'ai toujours fait un peu de vélo, avec ma famille et tout, j'ai l'habitude d'en faire. »*

Etant jeune, il a pris l'habitude, et cela poussé par ses parents, à utiliser le vélo pour différents déplacements. L'utilisation du vélo est venue comme une évidence pour ces déplacements du quotidien, qui en plus ne nécessitent pas d'utiliser un autre moyen de transport, vu qu'il habite encore chez ses parents, à proximité du centre-ville, où la majorité de ces activités se déroulent.

Mais pour ceux qui vivent une forme de mobilité sociale, cela peut différer. Je pense principalement à ceux qui ont grandi en milieu rural, et qui se retrouvent dans le milieu urbain, que ce soit pour les études, un emploi, ou tout autre raison. Ils ne vont pas forcément savoir maîtriser les compétences de la mobilité en milieu urbain, c'est-à-dire savoir se repérer dans la ville, utiliser les transports publics. Ils sont aussi très attachés à la voiture, ont du mal à s'en défaire alors qu'ils pourraient user d'un autre moyen de transport. C'est

à la fois une question d'habitude, de représentation de la mobilité pour eux, mais aussi de confort, de compétences, ils font avec ce qu'ils savent maîtriser, et ne s'aventurent pas vers d'autres moyens inconnus.

Notre socialisation primaire va donc forger nos habitudes de déplacement, qui souvent restent ancrées, et changent peu. Mais ces habitudes peuvent varier en fonction de l'activité exercée, qui peut correspondre à notre origine sociale, ou alors différer et donc générer de nouvelles habitudes de déplacement, former une autre manière d'être mobile, que celle à laquelle nous avons été enseigné plus jeune.

### C) ... mais pas figé : la socialisation secondaire

Dans notre mobilité et comme dans tout autre pratique, nous avons acquis des savoirs, manières de vivre, des perceptions, en fonction de notre socialisation primaire, donc défini par des instances de socialisation tels que l'école, la famille, les pairs, les médias. Mais lors de la socialisation secondaire, à un certain âge passé, nous évoluons, nous sommes plus indépendants et pouvons faire varier nos influences et notre entourage, ce qui va donc produire de nouvelles habitudes et apporter des savoirs qui peuvent être différents de ceux diffusés lors de la socialisation primaire. Dans la socialisation secondaire, la famille perd un peu d'influence pour certains, et l'environnement professionnel, social, résidentiel et nos pratiques culturelles prennent une part plus importante dans notre socialisation. Nous pouvons pratiquer de nouvelles habitudes de déplacements à la suite de changements, de lieu de résidence, d'activité professionnelle ou de loisir. Nous sommes plus indépendants dans notre mobilité, et donc pouvons décider par nous-même de nos modes de déplacements, trajets, temporalité et autres caractéristiques. C'est ce que je constate chez les deux étudiants avec lesquels je me suis entretenues, à l'entrée dans les études supérieures, leur mobilité urbaine et quotidienne a légèrement changé. Il y a déjà l'aspect de vouloir mener un mode de vie plus mature et indépendant.

*« A : avant que devais soit marcher, ou demander à mes parents de m'amener. Bon là j'ai clairement passé l'âge, donc c'est pour ça que j'ai mon vélo. »*

C'est ce que l'historien raconte, qu'il n'a certes pas changé de lieu de vie, mais que par son âge, son lieu d'étude, ces sociabilités, il a choisi de changer de mode de transport.

Nous sommes certes marqués par un habitus, des apprentissages imprégnés dans notre corps, dans nos idées, nos perceptions, nos habitudes, mais cela peut être amené à changer, à évoluer, tout comme à rester tel quel. Cela va dépendre de notre parcours de vie, si notre mode de vie diffère plus ou moins de celui dans lequel nous avons grandi, celui qui nous a été inculqué. Au plus nos habitudes divergent de celles originellement apprises, au plus notre mobilité est probable d'être totalement différente. Et cela varie aussi dans l'espace urbain dans lequel nous habitons. Toutes les villes de France ne se ressemblent pas, n'ont pas

les mêmes réseaux de transport en commun, les mêmes bâtiments et monuments, la même architecture, conception de l'espace publique, la même répartition de l'activité dans les quartiers.

## CONCLUSION

Beaucoup de français habitent en zone urbaine, mais leur mobilité n'est pas identique. Une mobilité dans la ville de Poitiers est bien différente que celle à Nantes ou bien à Paris. Les schémas de déplacements dans les environnements urbains sont propres au milieu, à la ville, mais aussi à nos caractéristiques socio-démographiques. La ville est façonné par des dynamiques sociales, où toutes les strates de la société sont représentées, mais leur répartition, tant en terme de proportion, de densité que de positionnement, varie.

Au cours de ce développement et par le biais des observations, entretiens, utilisation de termes et de données, nous avons pu voir que la ville de Poitiers révèle des pratiques de mobilités urbaines diversifiées, où les caractéristiques sociales jouent un rôle crucial. Au cœur de cette dynamique, nos moyens économiques et matériels façonnent nos pratiques de déplacements, que ce soit par le choix de notre moyen de déplacement, notre ancrage, notre situation financière, cela influe sur notre mobilité quotidienne.

De plus, nos activités qu'elles soient professionnelles ou de loisir, jouent un rôle dans la définition de nos déplacements urbains. Que ce soit par des obligations professionnelles qui contraignent nos déplacements, ou des activités qui ouvrent notre mobilité.

Mais les politiques publiques urbaines ont aussi un rôle à jouer dans les mobilités, l'aménagement des infrastructures de transport, les politiques de stationnement, ou les initiatives en faveur des modes de transport durables, exercent également une influence significative sur nos pratiques de déplacement. Elles peuvent remodeler nos habitudes en favorisant certains modes de transport ou en rendant certaines destinations plus accessibles. C'est ce que la ville de Poitiers met en œuvre, elle influence quasi directement nos pratiques de déplacements, et nos choix en termes de moyens de transports, de stationnement et d'itinéraires.

Ainsi, la question fondamentale demeure : en quoi nos caractéristiques sociales définissent-elles nos mobilités quotidiennes urbaines ? À Poitiers, comme dans de nombreuses villes, la réponse réside dans une interaction complexe entre nos ressources matérielles, nos activités et les politiques urbaines en place.

Comprendre ces dynamiques est essentiel pour concevoir des politiques de mobilité urbaine plus inclusives et durables, qui répondent aux besoins diversifiés de l'ensemble de la population.

C'est au cours de ce développement, que j'ai commencé à travailler sur un sujet qui motive mes intérêt et nourrit mon parcours éducatif et me sert pour développer mon projet professionnel. En effet si j'ai choisi ce thème, ce n'est pas par hasard, au cours de l'écrit et de celui-ci, mes impressions se sont confortées, c'est une branche de la sociologie qui me correspond et m'intéresse fortement. Ce mini mémoire m'a aussi permis de construire un dossier de candidature solide pour les masters qui me plaisait, et qui pourra me servir par la suite dans un de ceux dans lequel j'ai candidaté. Je compte bien continuer à travailler sur le sujet, à développer mes recherches en les poussant toujours plus loin.

## BIBLIOGRAPHIE

**Authier, Jean-Yves.** « Habiter son quartier et vivre en ville: les rapports résidentiels des habitants des centres anciens », *Espaces et sociétés*, vol. 108, no. 1, 2002, pp. 89-110.

**Bonerandi Emmanuelle,** « *De la mobilité en géographie* », *Géoconfluences*, novembre 2004.  
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>

**Cayouette-Remblière, Joanie, Gaspard Lion, et Clément Rivière.** « Socialisations par l'espace, socialisations à l'espace. Les dimensions spatiales de la (trans)formation des individus », *Sociétés contemporaines*, vol. 115, no. 3, 2019, pp. 5-31. Extrait faisant référence à *Rivière*, 2017, p. 67 ; voir aussi *Lion*, 2018, *Collectif Rosa Bonheur*, 2019

**Kaufmann Vincent,** *Rethinking mobility*, Farnham, Ashgate, 2002

**Lecordier, Didier.** « Habitus », Monique Formarier éd., *Les concepts en sciences infirmières. 2ème édition*. Association de Recherche en Soins Infirmiers, 2012, pp. 199-201.

**Massot, Marie-Hélène.** « La mobilité du quotidien : clés de lecture pour aujourd'hui et demain », *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, vol. 58, no. 2, 2013, pp. 4-6.

**Peneff, Jean.** « Mesure et contrôle des observations dans le travail de terrain. L'exemple des professions de service », *Sociétés contemporaines*, vol. 21, no. 1, 1995, pp. 119-138.

**Stébé, Jean-Marc, et Hervé Marchal.** « Chapitre 11. Une sociologie de l'urbain », , *Introduction à la sociologie urbaine*. sous la direction de Stébé Jean-Marc, Marchal Hervé. Armand Colin, 2019, pp. 219-250

## SITOGRAPHIE

Article de *Géoconfluences*, rédigé par Anne Clerval, en mai 2022

Insee, recensement de la population

[https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80\\_AMN/84\\_MOB](https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80_AMN/84_MOB)

Grand Poitiers open data, mobilité- enquêtes ménages déplacements 2018, données standards

<https://data.grandpoitiers.fr/datasets/mobilite-enquete-menages-deplacements-2018-donnees-standard>

site de la ville de Poitiers, dans l'onglet « Grands projets » <https://www.poitiers.fr/plan-velo-2022-2026>