

## NOTES DE RECHERCHES



## Quelle valeur donnons-nous à la mobilité quotidienne ? Les leçons à tirer du confinement

Notes de recherches

Début: Mai 2023

Quelle valeur donnons-nous à la mobilité quotidienne ? Que regretterions-nous si nous devons réduire ou changer radicalement nos façons de nous déplacer ? Que gagnerions-nous ? Et surtout, quels défis et opportunités cela représenterait-il pour les politiques de transition écologique ? Les confinements liés au Covid-19 ont constitué une occasion unique de répondre à ces questions, en mettant en lumière le rôle complexe et ambivalent que joue la mobilité quotidienne, notamment les déplacements domicile-travail, dans la vie des individus. Si elle est en partie vécue comme un fardeau, certains pans viennent à manquer lorsqu'elle se trouve diminuée, si bien que les individus créent des « mobilités compensatoires », qu'il faut prendre en compte dans l'élaboration des politiques de décarbonation.

Acteurs de la recherche

ANNA NIKOLAEVA

YING-TZU LIN   SAMUEL NELLO-DEAKIN   ORI RUBIN

KIM CARLOTTA VON SCHÖNFELD

## Introduction

Si nous aspirons à une transition vers un monde moins (ou différemment) mobile, plus soutenable d'un point de vue tant environnemental que social, il est crucial de s'interroger sur la façon dont cette transition pourra conserver certains aspects des déplacements considérés comme positifs, comme la sociabilité, la santé et le sport. Il est pour cela essentiel de comprendre ce qui motive les individus à changer (ou réduire) leur mobilité quotidienne.

Pour les spécialistes de la mobilité, les restrictions qui ont accompagné la pandémie de Covid-19 ont représenté une opportunité unique d'étudier la façon dont les individus vivaient l'impossibilité de se déplacer. Dans ce contexte, le sens de pratiques autrefois considérées comme banales et normales s'est clarifié. Qu'est-ce qui est regretté, ou au contraire apprécié, dans le fait de ne plus se déplacer pour aller au travail ? Comment cette expérience de l'immobilité (ou de grande réduction des mobilités) affecte-t-elle le sens attribué à la mobilité et les autres pratiques quotidiennes ? Les individus adoptent-ils de nouveaux types de déplacements en compensation ? Quelles en sont les conséquences en matière d'opportunités et de défis pour les politiques de décarbonation ?

## L'enquête

Afin de répondre à ces questions, nous avons interrogé 50 personnes (22 femmes et 28 hommes) de 12 pays, selon une méthode fondée sur des entretiens écrits, qui ont suscité des récits d'expériences individuels <sup>1</sup>. Au moment de leur participation, toutes les personnes interrogées travaillaient exclusivement chez elles ou, pour certaines d'entre elles, la majeure partie du temps après une période de télétravail exclusif.

L'entretien narratif reposait sur une question unique : « Comment le Covid-19 a-t-il modifié votre mobilité quotidienne, et comment ressentez-vous ces changements ? » Elle était suivie, après un grand espace vierge, d'une explication et de questions optionnelles destinées à guider l'écriture.

Nous avons analysé les données recueillies en deux étapes. Le premier niveau d'analyse a produit les catégories présentées dans le tableau 1. Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre d'individus concernés.

	Impact positif du changement	Impact négatif du changement
--	------------------------------	------------------------------

Réflexion sur l'expérience antérieure	L'immobilité comme soulagement (18)	L'immobilité comme perte (41)
Découverte de nouvelles expériences	L'immobilité comme aubaine (36)	L'immobilité comme fardeau (17)

Tableau 1. Principales catégories de codage. Source : travaux des auteurs

Au cours de la seconde étape, onze thématiques principales ont émergé au sein des différentes catégories (Tableau 2). Par ailleurs, une nouvelle catégorie a été identifiée, liée aux onze thématiques mais bien distincte : les « mobilités compensatoires ».

L'immobilité comme soulagement	L'immobilité comme perte	L'immobilité comme fardeau	L'immobilité comme aubaine
Ne pas devoir dépenser du temps et de l'énergie en déplacements.  Fin du stress lié aux déplacements.	Perte de l'équilibre vie/travail et de la séparation entre les différentes sphères de la vie.  Moins de temps pour soi. Manque d'activité physique.  Nostalgie du déplacement lui-même, associé à la liberté, à la spontanéité et aux rencontres.  Manque de lien social du fait de ne pas « aller au travail ».	Monotonie, ennui et solitude.  Faible capacité de concentration.	Un rapport plus tranquille au temps.  Un engagement plus fort dans la communauté locale.

Tableau 2. Aperçu des thématiques principales, compilées par les auteurs. :

## La complexité et l'ambivalence du rapport aux mobilités quotidiennes

La plupart des personnes interrogées regrettaient certains aspects des trajets domicile/travail, mais découvraient aussi des routines et des expériences, de nouvelles façons de donner du sens, qui structuraient leur vie quotidienne et la rendaient plus agréable (tableau 2).

Notre premier constat majeur porte sur la complexité et l'ambivalence qui sont au cœur de nombreuses histoires individuelles. La plupart des personnes ont décrit des expériences à la fois négatives et positives, souvent sans parvenir à une conclusion univoque ou à un avis tranché. Le fait de ne pas se déplacer pour se rendre au travail entraînait la perte

d'expériences quotidiennes essentielles, tout en en créant de nouvelles, ce qui se reflète dans les deux catégories les plus fréquemment identifiées : « l'immobilité comme perte » et « l'immobilité comme aubaine ». On peut ainsi entendre ces deux citations au sein d'un même entretien :

*Je n'aime pas les allers-retours quotidiens et j'apprécie d'avoir plus de temps pour dormir et me détendre. [...] C'est aussi parce que je prends le train sur un itinéraire très chargé, et je dois souvent rester debout pendant le trajet. Je remarque que je ne lis plus autant, ce que je fais d'habitude dans le train. Je dois aussi faire plus d'efforts pour rester active et aller me promener pendant la journée, maintenant que je n'ai plus mes 2x15 minutes de vélo et mes 2x20 minutes de marche tous les jours.*

*Mais je regrette une partie de mes déplacements professionnels, ceux vers d'autres lieux – par exemple pour des entretiens, qui sont une partie importante de mon travail. J'aime bien visiter d'autres parties du pays et être « sur la route », et ces déplacements ont généralement lieu en dehors des heures de pointe, ce qui est plus pratique pour travailler dans le train, ou se détendre. (Femme, 30 ans, Pays-Bas)*

## **Mobilités compensatoires**

Notre second constat majeur porte sur une thématique récurrente dans nos données, que nous avons appelée « mobilités compensatoires ». Trente-quatre personnes ont mentionné qu'elles cherchaient à reproduire ce qui leur manquait dans leurs déplacements, tout en conservant certains aspects positifs comme la flexibilité ou le gain de temps. Le lien entre le sens ambivalent et complexe attribué aux déplacements, les avantages de l'immobilité (temps supplémentaire, flexibilité), et les « mobilités compensatoires » ressort par exemple clairement de cet entretien :

*Même si mon déplacement domicile-travail, avant le confinement, représentait moins de 10 minutes de vélo dans chaque sens, j'ai l'impression d'avoir bien plus de temps aujourd'hui. Pourtant, j'ai aussi le sentiment que ma routine quotidienne est devenue très sédentaire, et j'ai dû planifier spécifiquement des promenades à pied ou à vélo depuis le confinement... D'un autre côté, le fait de marcher ou de faire du vélo sans but précis m'a permis d'explorer de nouveaux endroits de la ville, de découvrir de nouvelles rues et de remarquer des choses que je n'avais pas vues avant... Je suis plutôt heureuse de ce changement et j'aimerais que cela continue par la suite. (Femme, 29 ans, Belgique)*

Ainsi, l'émergence de mobilités compensatoires découle du rôle complexe et ambivalent joué par la mobilité dans la vie quotidienne. Elles viennent pallier certaines expériences positives associées à la mobilité et répondre à certains sentiments négatifs liés au télétravail, notamment la sensation de monotonie, d'ennui et d'isolement. Certains sondés

ont ainsi cherché à compenser le manque d'activité physique et de plaisir kinesthésique, à créer de nouvelles opportunités d'exploration, de liberté et de rencontre, à pallier l'absence de transition avant et après le travail, ou encore à retrouver du temps pour soi. Si certains ont trouvé un moyen de reproduire, avec plus ou moins de succès, les expériences qui leur manquaient à travers d'autres formes de mobilité, notamment les modes actifs, d'autres ont fait le constat que la complexité de l'expérience de déplacement ne se réduisait pas au simple aspect physique. Pour eux, les trajets quotidiens étaient faits de multiples éléments, tous porteurs de sens, que ce soit le sentiment d'aller quelque part, le fait de voir différentes personnes et de traverser différents lieux sur le chemin du travail, le tonus que cela apporte en début de journée, etc. Ainsi, compenser l'un ou l'autre aspect ne suffisait pas à remplacer la pratique originale :

*Je regrette beaucoup de ne plus faire du vélo de façon régulière. Aller travailler à vélo m'aidait à me réveiller, à me sentir pleine d'énergie au début de la journée. Malheureusement, je n'ai pas réussi à compenser cela. Le trajet a quelque chose d'unique, difficile à remplacer. J'ai continué à prendre mon vélo pour des déplacements de loisir le week-end, mais comme l'objectif est différent, le trajet prend un tout autre sens. (Femme, 30 ans, Allemagne) <sup>2</sup>*

Il est intéressant de noter que de nombreuses personnes associaient les promenades compensatoires, à pied ou à vélo, à des rencontres et des interactions sociales, ainsi qu'à une plus grande attention à l'environnement bâti et naturel, et jugeaient ces expériences de façon très positive. Leurs récits comprenaient souvent, également, des discussions sur le fait que l'environnement local était ou non adapté au vélo et à la marche, et sur la facilité d'accès aux infrastructures ou aux zones naturelles.

## **Qu'apportent nos conclusions à la recherche sur les politiques de transition écologique ?**

### **1. La mobilité compensatoire est essentielle**

Les mobilités compensatoires semblent un élément clé pour comprendre l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne et le plaisir intrinsèque associé au déplacement. Elles sont également essentielles pour mieux identifier les impacts potentiels de la dépendance à la voiture et de la planification centrée sur la voiture sur l'empreinte carbone du télétravail. Si les individus compensent leurs trajets quotidiens par l'usage de la voiture, plutôt que par la marche ou le vélo, cela pourrait bien annuler les effets attendus du télétravail sur les émissions de CO<sub>2</sub> (Su et al. 2021).

Il ressort ainsi que **les politiques de décarbonation qui reposent sur le télétravail ne peuvent pas partir du principe que son bilan serait, par défaut, positif. Il faut davantage**

**de recherche sur les « mobilités compensatoires » et les facteurs qui les influencent, notamment l'environnement bâti** . Ainsi, nous soutenons l'appel de Meinherz et Fritz (2021:838) à étudier les « contraintes structurelles qui freinent la diffusion de mobilités quotidiennes bas-carbone confortables » en le prolongeant à la situation actuelle caractérisée par une pratique plus large du télétravail, à la suite de la pandémie de Covid-19.

Nos résultats sur les mobilités compensatoires entrent en résonance avec les travaux existants sur le sens de la mobilité, ancrés dans la théorie des pratiques. Ainsi, Spurling et al. (2013) évoquent les « pratiques de substitution » comme des « pratiques (anciennes ou nouvelles) plus soutenables, qui peuvent répondre aux mêmes besoins » (15). **Les mobilités compensatoires, en particulier si elles font appel à la marche ou au cyclisme et remplacent des déplacements fortement émetteurs, peuvent sans doute être considérées comme des « pratiques de substitution » qui permettent aux individus de conserver les expériences de mobilité qu'ils apprécient le plus tout en réduisant leur empreinte carbone.** S'il est difficile, sur la base de notre seule étude, d'établir des conclusions définitives sur la réalité de ces substitutions, une grande enquête menée en Belgique par Hook et al (2021) a montré une augmentation du nombre de promenades à pied ou à vélo sans but particulier, durant le confinement, parmi les individus qui avaient l'habitude de se rendre au travail en voiture en 2020. Ce tournant pourrait être fondamental, comme le suggèrent les observations faisant état d'un fort impact des comportements de mobilité sur les rapports aux différents modes de déplacement (Kroesen, Handy et Chorus, 2017). Cela signifie qu' **il est intéressant d'étudier dans quelle mesure les promenades compensatoires à pied ou à vélo pourraient inciter certains conducteurs à choisir les modes de déplacement actifs dans d'autres contextes.**

## **2. Les politiques de mobilité doivent prendre en compte la sociabilité**

Notre étude contribue également au débat sur **l'importance de la mobilité dans l'entretien et le développement des sociabilités quotidiennes** . Nombre de sondés ont souligné que la pratique de la marche ou du vélo – à l'inverse de l'usage de la voiture ou des transports en commun – avait permis de développer ou de renouveler leur intérêt pour leur quartier et leur communauté locale. Cela renforce l'idée que les modes actifs, à travers par exemple ces promenades à pied ou à vélo que nous avons appelées « mobilités compensatoires », encouragent des interactions spontanées dans le voisinage, développent un sentiment de connexion et contribuent à former un capital social (Lund 2003 ; Te Brömmelstroet et al. 2017). **Cela invite à prêter d'avantage d'attention à l'urbanisme et à la facilitation des sociabilités par les mobilités bas-carbone dans les politiques visant à encourager le télétravail et la réduction des déplacements fortement émetteurs.** La réduction des limites de vitesse en ville, la création de zones dédiées aux

piétons et aux cyclistes, ainsi que le développement d'espaces publics attractifs ou peuvent s'attarder des publics aux besoins différents – comme les enfants ou les personnes âgées – sont des exemples d'améliorations des conditions de la sociabilité locale et d'encouragement au cyclisme ou à la marche.

Toutefois, nos résultats soulignent aussi une contrepartie singulière : **ne pas se déplacer a aussi conduit à se sentir isolé d'autres cercles sociaux importants et à regretter l'absence de rencontres fugaces avec des étrangers**. Cette conclusion renvoie aux observations sur les transports publics et la sociabilité quotidienne au temps du confinement à Amsterdam (Kokkola et al., 2022). La perte d'interactions sociales qui découle de la réduction de la mobilité suggère indirectement que les infrastructures de mobilité ne sont pas seulement des équipements physiques, mais doivent aussi être vues comme des infrastructures sociales (Tonnelat et Kornblum 2017 ; Klinenberg 2018) <sup>3</sup>. Ainsi, la planification des mobilités (réduites) a des effets sur le tissu social urbain, facilitant certaines connexions et en interrompant d'autres. Ces résultats soulèvent des questions pour de futures recherches : cela signifie-t-il que les personnes qui se déplaçaient régulièrement étaient déconnectées de leurs quartiers dans leur vie « normale » avant le Covid ? Ce nouveau sentiment de connexion découle-t-il de l'impact général de la pandémie sur les loisirs et les socialisations, ou est-ce l'absence de trajets quotidiens qui est déterminant ?

## Bibliographie

Hannah Hook, Jonas De Vos, Veronique Van Acker, et Frank Witlox, « Does Undirected Travel Compensate for Reduced Directed Travel During Lockdown? », *Transportation Letters*, 13 (5-6), 2021, p. 414-417

Eric Klinenberg, *Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*. New York, Crown, 2018.

Monik Kokkola, Anna Nikolaeva, et Marco te Brömmelstroet, « Missed Connections? Everyday Mobility Experiences and the Sociability of Public Transport in Amsterdam during COVID-19 », *Social & Cultural Geography* 0, 2022, p. 1-20.

Maarten Kroesen, Susan Handy et Caspar Chorus, « Do Attitudes Cause Behavior or Vice Versa? An Alternative Conceptualization of the Attitude-Behavior Relationship in Travel Behavior Modeling », *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 101, 2017, p. 190-202.

Hollie Lund, « Testing the Claims of New Urbanism: Local Access, Pedestrian Travel and Neighbouring Behaviours », *Journal of the American Planning Association* 69 (4), 2003, p.

Franziska Meinherz et Livia Fritz, « Ecological Concerns Weren't the Main Reason Why I Took the Bus, That Association Only Came Afterwards », *Mobilities* 16 (6), 2021, p. 825-842.

---

## Notes

① Cette recherche est la suite d'un sondage non-représentatif de 1 009 personnes dans le monde entier, dont l'objectif était d'étudier l'expérience du télétravail et de la suppression des trajets quotidiens en avril 2020 (Rubin et al. 2020). La cible de ce sondage était composée de personnes qui n'avaient pas (ou très peu) pratiqué le télétravail avant le début de la pandémie, et avaient commencé à travailler chez elles la plupart du temps, ou tout le temps, à la suite de la mise en place des restrictions liées au Covid. En juin 2020, des demandes d'entretiens narratifs écrits ont été envoyées à 300 sondés qui s'étaient déclarés intéressés par une participation à une potentielle nouvelle étude. 50 personnes ont répondu à l'entretien écrit. La plupart étaient des travailleurs de la connaissance (consultants, enseignants, universitaires, fonctionnaires, etc.) et résidaient en Europe, aux États-Unis ou en Australie. Pour plus de détails sur l'échantillon et la méthodologie, voir Nikolaeva, A., Lin, Y.-T., Nello-Deakin, S., Rubin, O., & von Schönfeld, K. C. (2022). « Living without commuting: Experiences of a less mobile life under COVID-19 », *Mobilities*, 0(0), 1-20.

② Cette citation a été légèrement modifiée pour en faire mieux ressortir le sens.

③ À ce sujet, Emanuel Guay et Alessandro Drago écrivent : « Le sociologue Eric Klinenberg s'est prêté à un tel exercice dans son ouvrage *Palaces for the People : How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*, qui se concentre sur la question des infrastructures sociales. Ces dernières désignent les conditions physiques et logistiques (les espaces, les services, la programmation, et ainsi de suite) qui favorisent l'émergence et l'entretien des liens sociaux (p. 5). Les infrastructures sociales peuvent prendre de nombreuses formes, allant des bibliothèques aux terrains de jeu en passant par les lieux de culte, les espaces publics, les transports en commun, les trottoirs et les cafés, parmi bien d'autres exemples. Klinenberg soutient que de telles infrastructures facilitent les interactions répétées entre des personnes issues d'une grande variété de milieux, ce qui encourage l'acceptation des différences, l'échange d'informations et le développement d'une confiance mutuelle. Le concept d'infrastructure sociale nous invite ainsi à prendre en compte le rôle joué par l'organisation de l'espace dans l'émergence de liens et d'intérêts partagés et, par extension, la cohésion sociale et la résolution des problèmes collectifs (p. 9-11). » : <https://www.erudit.org/fr/revues/ps/2021-v40-n2-ps06089/1077879ar/>



---

**Thématiques associées :**

MODES DE VIE

THÉORIES

---