

# CONFINEMENT, TÉLÉTRAVAIL ET MOBILITÉ :

## PRATIQUES ET ENSEIGNEMENTS SUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE STRASBOURGEOISE

307

OCTOBRE 2020

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



La COVID, depuis son apparition fin 2019, a modifié, pour la plupart d'entre nous, nos façons de vivre pendant le printemps 2020 et peut-être même au-delà.

Le confinement presque généralisé à l'échelle européenne a ouvert une parenthèse de deux mois dans nos modes de vie. Il a réduit les interactions sociales, physiques et notre mobilité au strict nécessaire. Il a changé nos territoires de vie en imposant un quotidien dans la proximité et nous a fait expérimenter un usage plus

systematique du numérique pour celle et ceux qui le pouvaient.

Comment a été vécu ce confinement ?  
En expérimentant une nouvelle façon de vivre, celle-ci sera-t-elle porteuse de changements structurels ?

C'est pour répondre à ces questions que MOBIL'HOMME, bureau de sciences sociales basé à Lausanne, a lancé une enquête internationale avec un zoom sur le territoire du Bas-Rhin, soutenu par l'ADEUS. Cette note en présente les premiers résultats.

# La vie quotidienne pendant le confinement

Le 17 mars 2020 à 12h00, la population est confinée à domicile, sauf pour des motifs dûment autorisés, pour stopper la diffusion exponentielle du virus. Le 23 mars 2020, les sorties sportives ou « pour promener ses enfants » sont limitées à un rayon d'un kilomètre du domicile et à une heure maximum par jour.

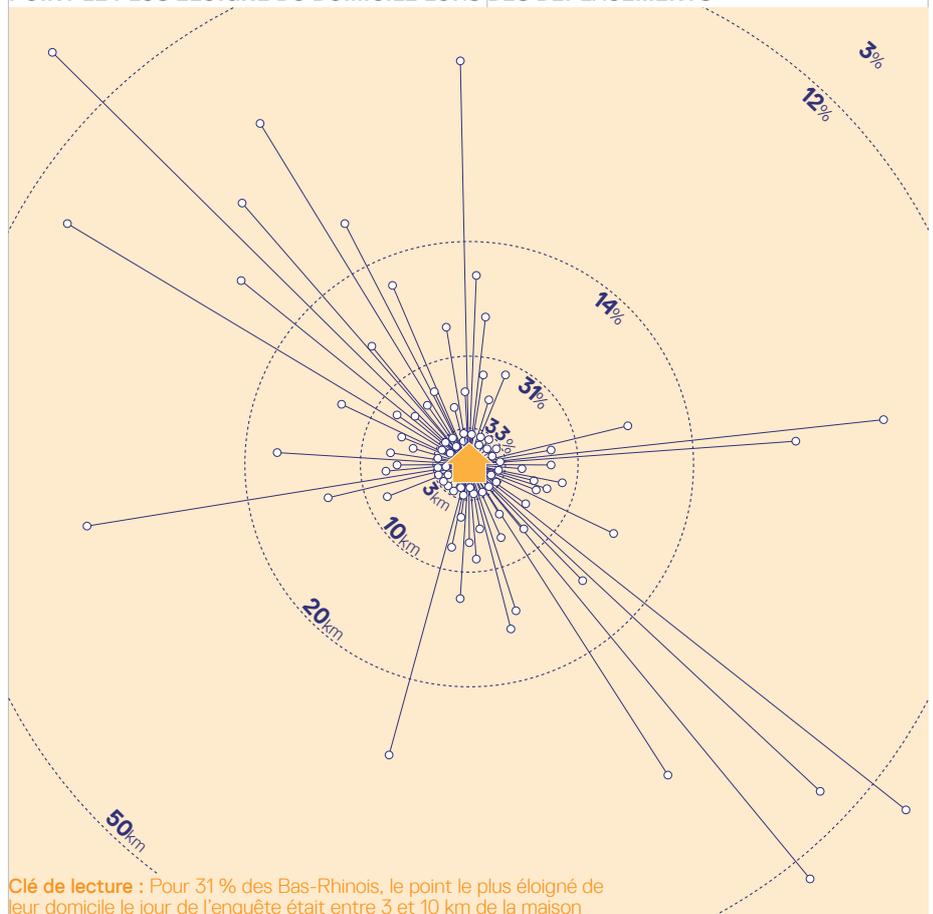
## Le confinement : pas de réel renforcement de la vie dans la proximité

Le quartier a donc été l'espace de référence pendant la crise, en sachant qu'il était déjà largement fréquenté avant le confinement.

L'enquête ménages mobilités réalisée au printemps 2019 par l'ADEUS nous montre que, un an avant le confinement, **un quart de la population passe sa journée à moins d'un kilomètre du domicile. 8 % ne sortaient pas du domicile**, et 17 % en sortaient sans aller au-delà de ce périmètre d'un kilomètre.

Nous aurions pu penser que la limitation stricte des déplacements à un périmètre d'un kilomètre autour du domicile aurait incité les habitants à se saisir de ces instants de liberté pour redécouvrir leur quartier. Il n'en est rien, car ces déplacements de proximité, comme les autres, ont été réduits. **Seuls 8 % des Bas-Rhinois ont profité du confinement pour utiliser, voire découvrir, davantage leur quartier.**

## POINT LE PLUS ÉLOIGNÉ DU DOMICILE LORS DES DÉPLACEMENTS



**Clé de lecture :** Pour 31 % des Bas-Rhinois, le point le plus éloigné de leur domicile le jour de l'enquête était entre 3 et 10 km de la maison

Réalisation ADEUS Septembre 2020, Source : EMA 2019

## L'ENQUÊTE MOBIL'HOMME

L'enquête s'est déroulée dans sept pays européens. Elle a permis d'administrer près de 15 000 questionnaires en Suisse hors Tessin (3 100 questionnaires), en France (8 100 dont 1 000 dans le Bas-Rhin), Belgique hors région flamande (1 600), Allemagne (800), Autriche (400), Luxembourg (400) et Espagne (600).

La diffusion du questionnaire a été réalisée via les réseaux sociaux (Facebook), notamment par le biais de publicités payées en choisissant les périmètres de diffusion.



### Le confinement : d'abord une limitation drastique de la mobilité

La vie quotidienne s'est réorganisée pendant le confinement. **36 % des personnes ne sont pas sorties et 24 % sont peu sorties** pendant le confinement. C'est donc l'ensemble du programme d'activités traditionnellement de l'ordre de quatre déplacements par jour et par personne qui a été modifié.

Pour de nombreux actifs, **les déplacements vers le travail ont été supprimés, tout comme les activités avec les enfants et les visites à des proches**, qui ont presque disparu. Même les visites médicales se sont réduites ou ont été reportées à l'après-confinement, phénomène qui a déjà été largement observé. Les télétravailleurs ont néanmoins pu sortir davantage, leur temps de trajet étant parfois réinvesti en sorties récréatives.

Les achats de biens de première nécessité, ainsi que les sorties pour prendre l'air (à pied/vélo) ont continué à être exercées, malgré les fortes restrictions.

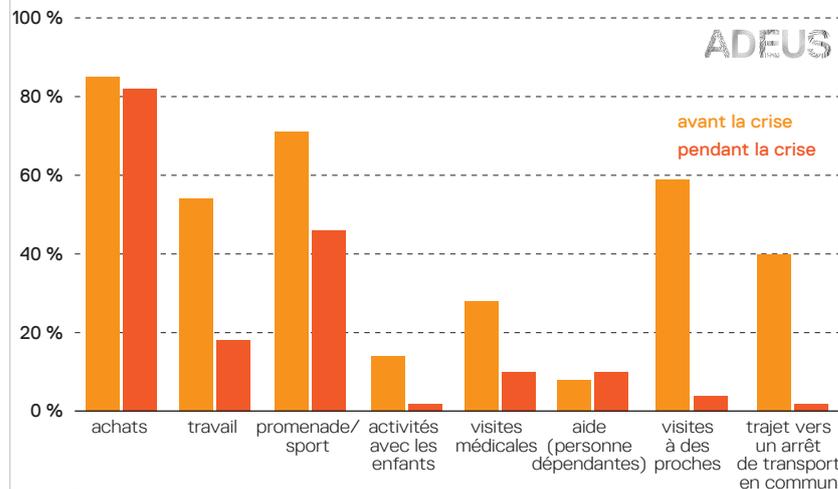
Si toutes les populations ont réduit leur mobilité, les plus de 60 ans sont celles qui sont sorties le plus souvent pour se promener, quel que soit leur lieu de résidence, malgré le risque et les recommandations.

### Les déplacements : à pied, à vélo, en voiture, ... mais pas en transports en commun

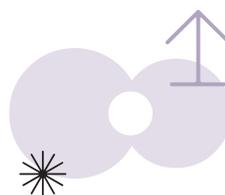
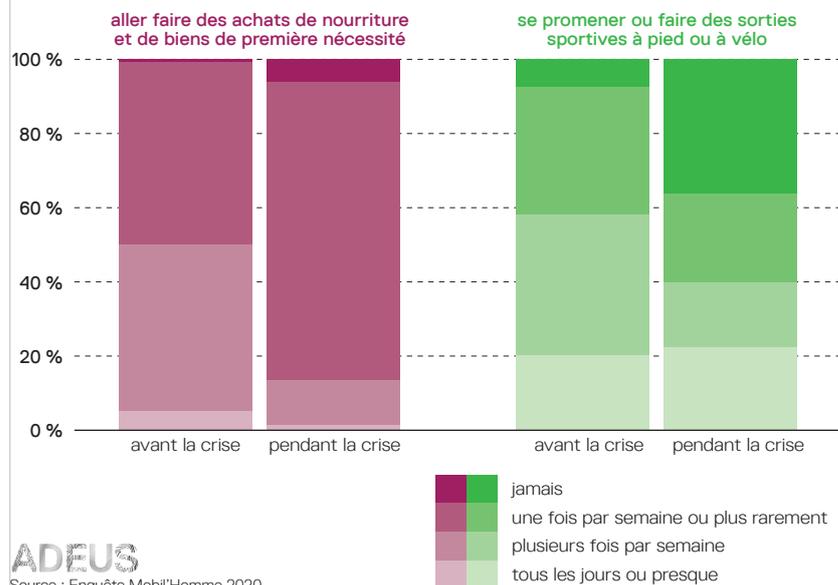
Comme partout en France, l'offre de transport en commun a été fortement réduite. Le confinement, en limitant drastiquement le trafic routier, a permis d'améliorer les temps de parcours.

Avec le souhait de chacun de limiter le risque de contagion, la voiture, la marche et le vélo ont été privilégiés par les rares personnes qui ont continué à devoir se déplacer, notamment pour se rendre au travail. L'usage des transports publics en a très fortement pâti. A titre d'exemple, parmi ceux qui ont continué à aller au travail, 50 % des anciens utilisateurs des transports en commun ont changé de mode (privilégiant la voiture et, dans une moindre mesure, le vélo).

#### ACTIVITÉS PRATIQUÉES DANS LE QUARTIER – BAS-RHIN



#### FRÉQUENCE DES ACHATS ET DES SORTIES RÉCRÉATIVES AVANT ET PENDANT LA CRISE – BAS-RHIN



# Le potentiel important du télétravail et ses limites

## Le télétravail en Europe pendant la crise

Même si cela s'est organisé dans l'urgence, la crise sanitaire a permis de mesurer « grande nature » le potentiel de télétravail en Europe. Dans tous les pays enquêtés, le recours au télétravail a été très important pendant la période de crise sanitaire.

A l'échelle européenne, jeunes comme personnes plus âgées, hommes et femmes, toutes et tous ont recouru massivement au télétravail. En France, mais aussi en Suisse, **plus d'un actif sur deux est passé au télétravail**. Cette proportion a été plus réduite en Allemagne ou en Espagne (de l'ordre de 40 %). Cette différence peut s'expliquer par les écarts dans les mesures gouvernementales selon les pays, mais aussi par les différences de structures du tissu économique de ces pays.

## Les travailleurs les plus formés sont passés en télétravail, les moins formés ont connu un arrêt d'activité

Le télétravail n'a pas touché de la même manière tous les actifs. **La nature de l'activité** exercée a joué naturellement, également dans le maintien de l'activité, ainsi que la présence d'enfants au

domicile. **Le niveau de formation** a également généré de fortes différences :

- **deux tiers des personnes les plus formées ont eu recours au télétravail,**
- moins d'un quart des personnes avec un niveau de formation intermédiaire ont télétravaillé,
- **à peine une personne sur dix sans formation a pu télétravailler.**

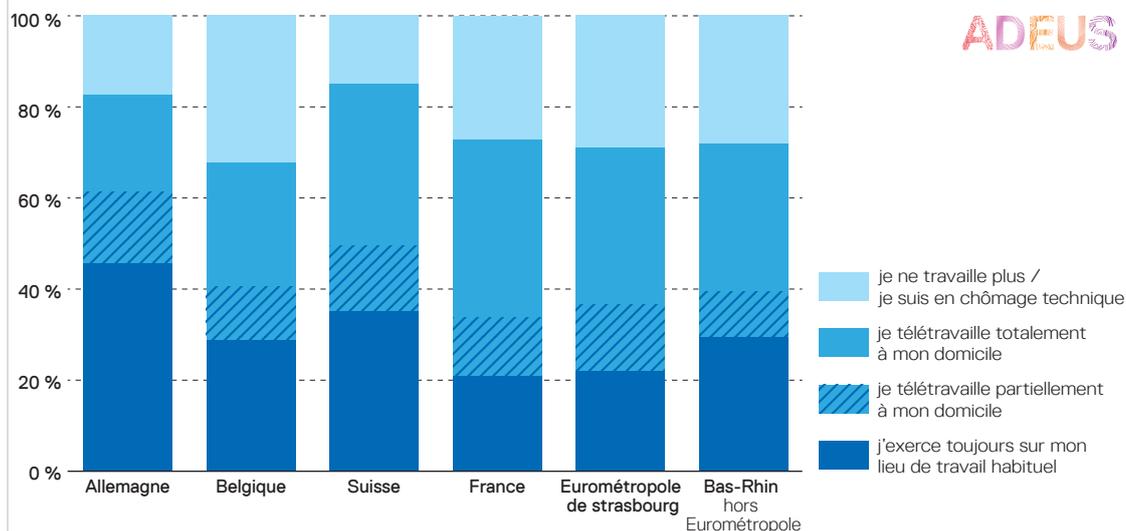
En lien avec ce constat, les moins formés sont 54 % à avoir connu un arrêt d'activité, contre seulement 18 % de ceux qui ont eu un niveau de formation élevé.

Les habitants des grandes villes ont eu davantage recours au télétravail. Il faut probablement y voir une traduction spatiale des types d'activités « télétravaillables » et stratégiques, mais aussi de la capacité de résilience en termes d'emplois de ces grandes agglomérations.

## Le développement du télétravail dans le Bas-Rhin : un fort potentiel...

Dans le Bas-Rhin, comme ailleurs, le fait d'avoir un emploi compatible avec le télétravail a joué un rôle assurantiel pour ne pas perdre son emploi.

### TÉLÉTRAVAIL ET POURSUITE DE L'ACTIVITÉ SUR LE LIEU DE TRAVAIL HABITUEL



Source : Enquête Mobil'Homme 2020



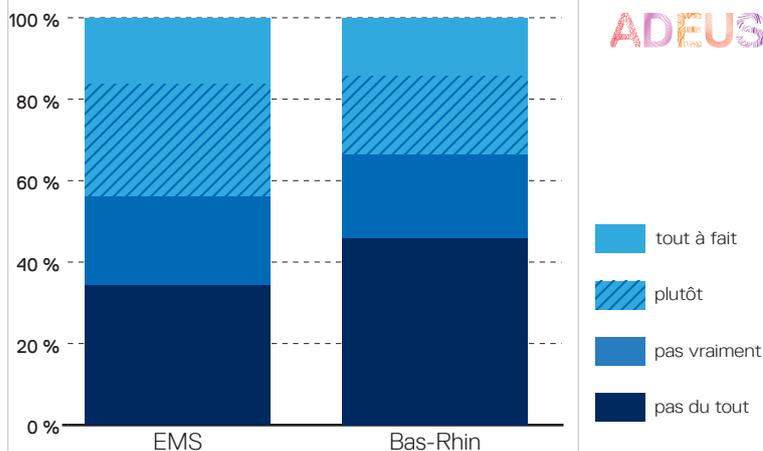
Parmi les individus qui ont arrêté de travailler, seuls 13 % avaient un emploi qu'ils considéraient comme compatible avec le télétravail.

**44 % des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg et un tiers des habitants du reste du Bas-Rhin** déclarent que leur emploi est tout à fait ou plutôt compatible avec du télétravail. Il apparaît ainsi qu'il y a un fort potentiel pour le développement du télétravail dans le Bas-Rhin. En comparaison, dans la métropole de Lyon, cette part s'élève à 54 %, et à 48 % à l'échelle française.

**... à nuancer selon les secteurs d'activités**

Le poids des différents secteurs d'activités influencent naturellement ces résultats. Dans le secteur de l'information et de la communication, ils sont 85 % à estimer pouvoir travailler à la maison, et plus de 70 % dans les secteurs des activités scientifiques, techniques, bancaires et les assurances. En revanche, les métiers des employés du secteur primaire, du commerce/restauration/tourisme ou encore du secteur de la santé, du social, de l'enseignement et de l'administration publique, sont moins compatibles avec le télétravail selon les enquêtés.

**COMPATIBILITÉ DE L'EMPLOI EN MATIÈRE DE TÉLÉTRAVAIL SELON LES ENQUÊTÉS**



Source : Enquête Mobil'Homme 2020



**L'envie d'inscrire le télétravail dans la durée**

Les actifs du Bas-Rhin sont près de **60 % à souhaiter faire davantage de télétravail**. Cette proportion est plus importante chez les plus formés, davantage chez les hommes que les femmes, plus également dans les ménages avec enfants.

Ces résultats s'observent dans tous les pays.



# L'impact sur la mobilité dans l'aire métropolitaine

Pendant le confinement, seuls les déplacements liés à des achats de première nécessité et à des motifs professionnels ou de santé étaient autorisés. Cela a induit une diminution sans précédent de la mobilité individuelle. Selon le SIRAC, dans le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le trafic routier a ainsi été soudainement réduit de l'ordre de 80 % dans les jours qui ont suivi le confinement !

## Chute des transports en commun au profit de la voiture et aux modes actifs

Si l'on s'intéresse aux seuls actifs continuant à se rendre sur leur lieu de travail, la crise a modifié les choix modaux du fait :

- de la réduction de l'offre de transports en commun mais aussi de la peur de leur utilisation,
- de la fluidité permanente de la circulation automobile,
- de modes actifs devenus plus agréables avec moins de pollution et de risques.

Parmi les actifs ayant continué d'aller sur leur lieu de travail **pendant le confinement, les transports en commun ont ainsi été trois fois moins utilisés qu'auparavant**. Dans leurs pratiques, les personnes mobiles se sont rabattues vers la voiture (+ 11 points à Strasbourg et + 18 points dans le reste du Bas-Rhin). Le vélo et la marche gagnent également chacun cinq points de pourcentage à Strasbourg et quelques points dans le reste du département.

L'augmentation du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg est très spécifique, car à Lyon ou à Lille, la part des cyclistes est restée stable. Elle traduit bien que, sur notre territoire, **le vélo est considéré comme un mode de transport à part entière et non comme un loisir**.



## LE TÉLÉTRAVAIL POUR RÉDUIRE LES BOUCHONS ?

Les données engrangées permettent de définir un seuil maximal de télétravailleurs et donc de calculer le potentiel de déplacements automobiles qu'il est possible « d'économiser ».

Rappelons que la population active occupée représente environ 45 % de la population totale. Dans les faits, seul un déplacement sur cinq est en lien avec le travail. Aux heures de pointe du matin, cette proportion n'atteint que un sur trois.

Si le télétravail devait devenir une réalité à hauteur, par exemple, de deux jours de télétravail par semaine pour la moitié des actifs, cela impliquerait alors une diminution de l'ordre de 4 à 5 % du trafic total et au maximum de l'ordre de 10 % du trafic routier aux heures de pointe du matin. On peut donc retenir grossièrement que, **pour avoir un impact significatif sur le trafic routier aux heures de pointe, le télétravail doit être massif**.

Un tel changement des pratiques de télétravail aurait également d'autres impacts structurels sur l'utilisation des transports en commun, sur le programme d'activités et avec d'éventuels effets pervers sur le long terme (comme l'allongement éventuel des distances entre domicile et lieu de travail).



Les usagers des transports en commun qui sont restés mobiles pendant le confinement ont fortement changé leurs pratiques. Dans l'Eurométropole de Strasbourg :

- moins de la moitié ont continué à utiliser les transports publics,
- 31,5 % se sont tournés vers la voiture,
- 15 % vers le vélo
- et 8 % vers la marche.

Ailleurs dans le Bas-Rhin, c'est quasiment exclusivement vers la voiture que l'on s'est tourné, en raison probablement des distances trop importantes pour les modes doux.

Le risque de contamination dans les transports en commun a été au cœur des débats du déconfinement. Les Bas-Rhinois, comme ceux des autres territoires (interrogés pendant le confinement), déclarent très majoritairement ne pas se sentir en sécurité dans les transports en commun. Au contraire, la voiture est considérée par environ 63 % des Bas-Rhinois comme sûre, car elle protège de l'extérieur.

### Des transports en commun à l'image encore attractive !

Est-ce que ces positions, forgées lors du confinement, vont avoir un impact durable sur l'image que les gens ont des différents moyens de transport ?

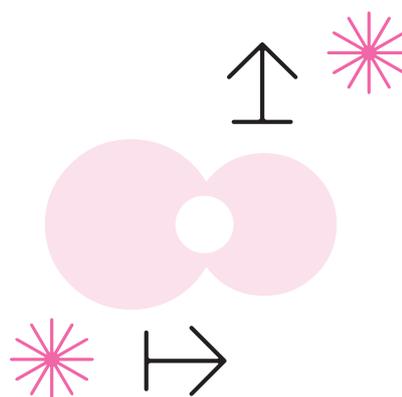
Pour répondre à cette question, chaque personne enquêtée devait qualifier par trois adjectifs la voiture, les transports en commun, le vélo et la marche. Si l'on constate que tous les modes ont une bonne ou très bonne image, la marche et le vélo sont plébiscités avec 90 % des individus qui en ont une image positive. En outre, le fait de marcher ou faire du vélo avec un niveau de pollution et de circulation plus faible, a été vécu comme un bénéfice par 90 % des habitants du Bas-Rhin. À l'autre bout du spectre, les transports en commun ne sont vus favorablement que par un peu plus de la moitié des personnes enquêtées (dans le Bas-Rhin comme ailleurs). Enfin, la voiture est plébiscitée dans les territoires les moins urbains, avec près de 80 % d'image positive, mais n'atteint que 57 % dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Ces résultats sont cohérents avec l'enquête ménages déplacements de 2009 et laissent à penser que l'image des modes n'a pas été structurellement marquée par le confinement.

### Et après la crise ?

60 % des actifs bas-rhinois souhaiteraient réduire leurs temps de déplacements vers le travail. C'est leur attente la plus forte avec le développement du télétravail... dont on peut rappeler qu'il permet de supprimer le temps de déplacement vers le travail.

Le confinement, avec le développement du télétravail, avec des conditions de circulation exceptionnellement fluide, mais aussi avec la limitation des déplacements pour d'autres motifs, a contribué à faire économiser du temps aux ménages. Traditionnellement, les gains de temps des ménages sont réinvestis dans de nouvelles pratiques, activités ou de nouveaux territoires, en déménageant. On peut penser que les temps gagnés durant le confinement, en termes de déplacements domicile-travail, n'ont pas été réinvestis de la même manière. Une des hypothèses est qu'ils ont été notamment réorientés vers la vie familiale ou récréative, répondant ainsi à des attentes fortes en termes de modes de vie.



# Conclusion et enjeux

Pendant le confinement, chacun, contraint et forcé, a inventé ou expérimenté de nouvelles manières de vivre. C'est pour observer ces pratiques que MOBIL'HOMME, bureau d'études suisse en sciences sociales, a lancé, durant le confinement, une enquête en ligne pour analyser les phénomènes en cours.

Leurs travaux montrent qu'il existe **de fortes disparités, notamment dans l'accès au télétravail. Celui-ci est plébiscité** par les personnes ayant le plus fort niveau d'études, par les hommes, par les urbains. Le télétravail semble reproduire des inégalités déjà présentes. Ces résultats ne concernent pas spécifiquement le Bas-Rhin mais s'observent partout en Europe, généralement avec une intensité supérieure. **Si l'impact potentiel d'un accroissement du télétravail reste**

**faible sur la mobilité totale**, il peut avoir un impact sur la congestion. Son développement ouvre la porte à des changements de paradigme dans l'équilibre vie privée/vie professionnelle, dans les attentes en matière de logement de la part des salariés, ... et de leurs employeurs. **Il réinterroge aussi la manière dont sont redistribués les temps de déplacements ainsi économisés et sur quels territoires.**

Le confinement a également permis de mesurer la permanence d'autres éléments. Par exemple, l'image des différents modes n'a été que peu modifiée par la crise de la COVID. Même si les transports en commun ont subi une nette érosion de leur usage, leur image reste assez positive. Quant au vélo et à la marche, la phase de confinement n'a pas altéré leur forte fréquentation mesurée en 2019 avant confinement, se comportant

comme des modes de déplacements crédibles, contrairement à ce qui est observé dans d'autres territoires français. On peut donc raisonnablement penser que **les variations de parts modales observées depuis dix ans ne devraient pas être structurellement remises en cause par la crise de la COVID.**



## Les rapports édités par MOBIL'HOMME sur lesquels est basée cette note :

- Effets de la crise sanitaire : I. Le télétravail dans 7 pays européens, juin 2020  
<https://mobilhomme.ch/2020/06/29/le-recours-au-teletravail-pourrait-perdurer-durablement-en-europe-apres-la-crise-mais-pas-avec-les-memes-chances-pour-tous/>
- Effets de la crise sanitaire : rapport n° 2 : Pratiques et perspectives de la mobilité en Europe, juillet 2020  
[https://mobilhomme.ch/wp-content/uploads/2020/07/Enqueteconfinement\\_Mobilite-9juillet2020.pdf](https://mobilhomme.ch/wp-content/uploads/2020/07/Enqueteconfinement_Mobilite-9juillet2020.pdf)
- Effets de la crise sur la mobilité dans le Bas-Rhin, août 2020  
[https://mobilhomme.ch/wp-content/uploads/2020/09/Enqueteconfinement\\_BasRhin\\_Final.pdf](https://mobilhomme.ch/wp-content/uploads/2020/09/Enqueteconfinement_BasRhin_Final.pdf)

Ces travaux ont notamment été réalisés par Yann Dubois, Emmanuel Ravalet et Marc Antoine Messer

## Notes de l'ADEUS :

- Les notes de l'ADEUS n°188 : Voiture, vélo, tram, bus : une trop bonne image ?  
<http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg188-mobilite>
- Enquête mobilité 2019 : résultats essentiels  
<http://www.adeus.org/productions/enquete-mobilite-2019-resultat-essentiels>