

swiss mobility conference

October 14-15 2019

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

■ **LaSUR**
laboratoire
de sociologie
urbaine



Verband Geographie Schweiz
Association Suisse de Géographie
Associazione Svizzera di Geografia

Unil
UNIL | Université de Lausanne
Institut de géographie
et durabilité

Scope

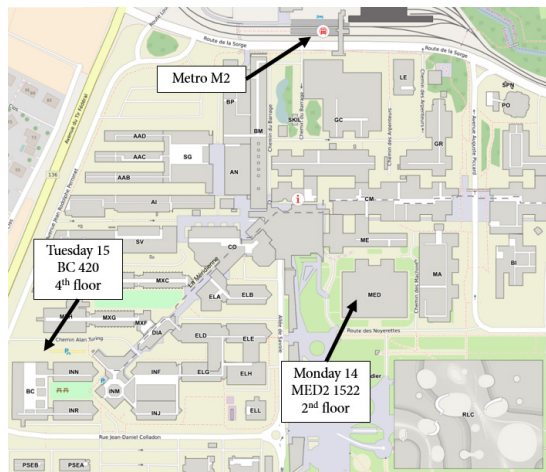
The Swiss Mobility Conference (SMC) is the result of a collaboration between the chairs of urban sociology (EPFL) and geography of mobilities (UNIL). The objective of SMC is to provide a place for discussion and debate for researchers in humanities and social sciences working on various forms of mobility.

Presentations will address the mobilities in their diversity (housing choices, modal practices, multi-local dwelling, tourism, etc.). They can register in the following research areas:

- theoretical debates (and in particular the contributions of social theories to the study of mobilities);
- methodological innovations (using mobile methods);
- public policy and decision making in mobility;
- regulation of mobility and its tools;
- the actors and their logics of action;
- the norms and values underlying mobility and social inequality;
- temporality and spatiality of mobility;
- mobility prospective.

Location

The conference will take place on the EPFL campus on both days. The map and location of the rooms are visible on the right. Free wifi is available on the campus (freewifi-epfl).



Organizers

Vincent Kaufmann, Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL

Patrick Rérat, Institut de Géographie et Durabilité, UNIL

Lucas Haldimann, Institut de Géographie et Durabilité, UNIL

Alexis Gummy, Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL

Scientific committee

Thomas Buhler, Université de Franche-Comté

Matteo Colleoni, Università degli Studi di Milano-Bicocca

Yves Delacrétaz, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud

Frédéric Dobruszkes, Université Libre de Bruxelles

Cédric Duchene-Lacroix, Universität Basel

Maxime Huré, Université Lyon 2

Timo Ohnmacht, Hochschule Luzern

Mathis Stock, Université de Lausanne

Jean Varlet, Université de Savoie

Gebhard Wulfhorst, Technische Universität München

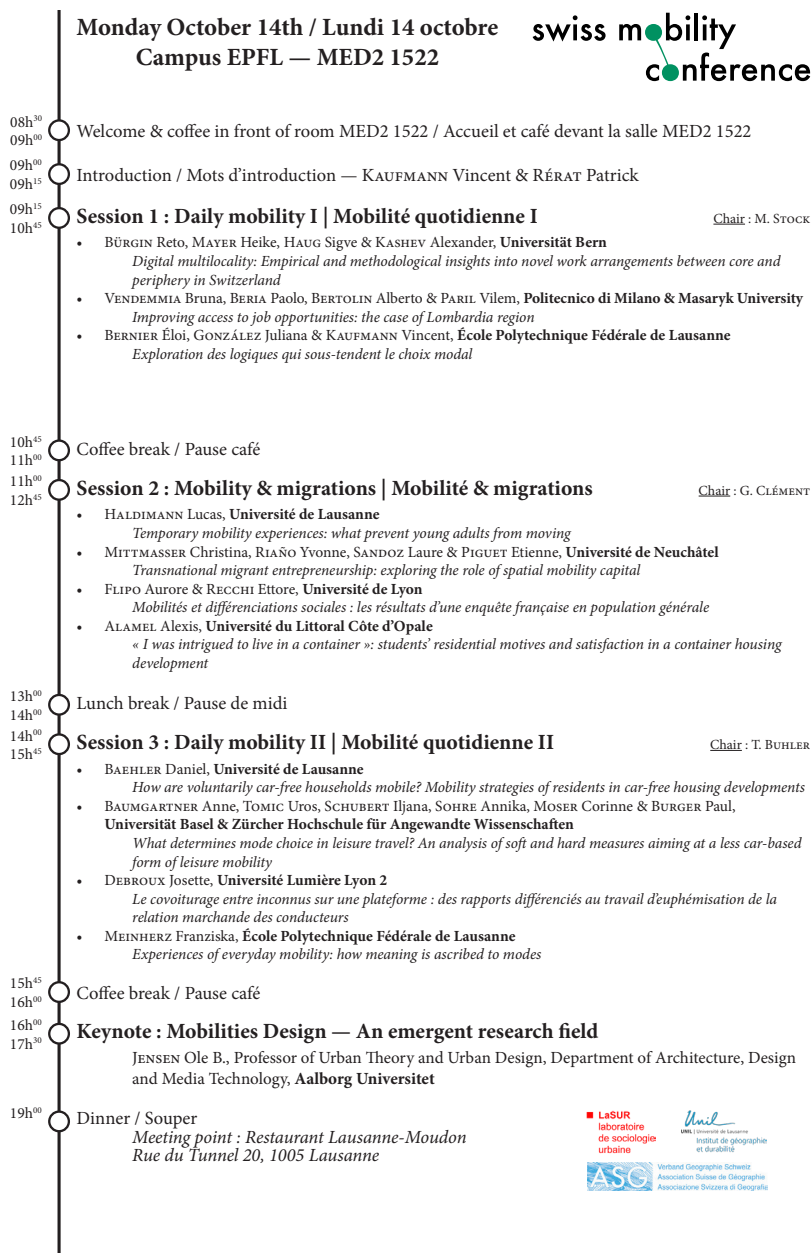
Restaurant

Meeting point at 7pm at the restaurant:

Lausanne-Moudon, Restaurant Brasserie
Rue du Tunnel 20, CH-1005 Lausanne.

From EPFL : Metro M2, direction
Lausanne-Flon, station Lausanne-Flon
; then Metro M1, direction Croisettes,
station Riponne - Maurice Béjart ; then
5 minutes walking (see plan).





Tuesday October 15th / Mardi 15 octobre
Campus EPFL — BC 420

swiss mobility
conference

09h¹⁵ ○ Welcome & coffee in front of room BC 420 / Accueil et café devant la salle BC 420

09h⁴⁵ ○ **Session 4 : Cycling practices | Pratiques du vélo**

Chair : P. RÉRAT

- HAMIDI Zahra, **Malmö Universitet**
Motility and capturing inequalities in potentials for cycling
- RAEDLER David & IBARRA José, **Association Transports et Environnement Vaud**
Les effets de la réglementation juridique sur la part modale du vélo
- ABORD DE CHATILLON Margot, **École Nationale des Travaux Publics de l'État**
Ideas and flat tyres: meanings within practices of bicycle repair and maintenance
- ESKENAZI Manon, **Université Paris-Est Créteil**
Pourquoi les cyclistes grillent-ils les feux ? Stratégies de déplacement et sentiment de sécurité à vélo en milieu urbain

11h³⁰ ○ Coffee break / Pause café

12h⁰⁰ ○ **Keynote : Mobilité à l'ère de la numérisation : défis de la politique publique**

EL KABIRI Sara, Responsable mobilité numérique, Direction Générale de la Mobilité et des Routes, Canton de Vaud

13h⁰⁰ ○ Lunch break / Pause de midi

14h⁰⁰ ○ **Session 5 : Borders & mobility | Frontières et mobilité**

Chair : V. KAUFMANN

- PIGERON-PIROTH Isabelle, BELKACEM Rachid & HELFER Malte, **Université du Luxembourg & Université de Lorraine**
Travail frontalier en Suisse et au Luxembourg : mobilités, profils et défis
- GUMY Alexis, CLÉMENT Garance, AUDIKANA Ander, DAFFE Laurie, DREVON Guillaume & KAUFMANN Vincent, **École Polytechnique Fédérale de Lausanne**
Vers des modes de vie transfrontaliers : modalités de « double présence » sur trois terrains européens
- CLÉMENT Garance, **École Polytechnique Fédérale de Lausanne**
Les incidences biographiques de la mobilité transfrontalière : contribution à l'étude de la socialisation spatiale à partir du cas de l'agglomération lilloise
- DUCHÈNE-LACROIX Cédric, **Universität Basel**
Mobilité et écosystèmes transfrontaliers : quelques remarques sur la Suisse

15h⁴⁵ ○ Concluding remarks / Mot de la fin — KAUFMANN Vincent & RÉRAT Patrick

16h⁰⁰ ○

■ LaSUR
laboratoire
de sociologie
urbaine

Unil
Université de Lausanne
Institut de géographie
et durable

ASG

Verband Geographie Schweiz
Association Suisse de Géographie
Associazione Svizzera di Geografia

Keynote : Mobilities Design: An emergent research field

Ole B. JENSEN ¹

¹Department of Architecture, Design and Media Technology
Aalborg University

This keynote will explore the potential for future mobilities research through the establishment of the interdisciplinary field of ‘mobilities design’. The merging of mobility studies and design suggest new and critical-creative ways of investigating Mobilities. The keynote will discuss the interface of design and architecture with social science as it is known under the label of the ‘mobilities turn’. The underpinning ontological and epistemological assumptions for this emergent field is describable as ‘material pragmatism’. The keynote will address what this means for research design and for conceptualizing and theorizing Mobilities.

Bio

Ole B. Jensen is a tenured Professor of Urban Theory at the Department of Architecture, Design and Media Technology, Aalborg University (Denmark). He is deputy director, co-founder and board member at the Center for Mobilities and Urban Studies (C-MUS), Director of the research cluster in ‘Mobility and Tracking Technology’ (MoTT), and co-founder of the Mobilities Design Group (MDG). He is also a board member at the Center for Strategisk Byforskning (CSB), PhD Program Coordinator at the Media, Architecture and Design Doctoral Program, and Editorial Board Member on the Journal Applied Mobilitie. His main research interests are within Urban Mobilities, Mobilities Design, and Networked Technologies.

Ole B. Jensen is interested in the relationship between humans, mobilities, and materialities. He is particularly interested in everyday life mobilities and ‘simple encounters’ such as commuting or routine movements. His key focus is on the ways in which physical spaces, infrastructural systems, and materialities interface with bodies in motion and interaction. Such practices manifest cultures, norms, and values and render the ‘invisible world of transport’ to be full of social codes. The role of digital technologies on the one hand, and urban design/architecture on the other are pivotal areas of interest. This manifests itself in the articulation of ‘mobilities design’ as an emerging research field. He works almost always empirically and often with ethnographic approaches. However, he also aims to contribute to theory- and concept development, but on the basis of his empirical work. Lately he has articulated this as an interest in ‘material pragmatism’. (*Taken from Routledge official website.*)

JENSEN O. B. & LANNING D. B. (2016), *Mobilities Design. Urban Designs for Mobile Situations*, London, Routledge.

Contemporary society is marked and defined by the ways in which mobile goods, bodies, vehicles, objects, and data are organized, moved and staged. Against the background of the ‘mobilities turn’ this book articulates a new and emerging research field, namely that of ‘mobilities design’. The book revolves around the following research question: How are design decisions and interventions staging mobilities? It builds upon the ‘Staging Mobilities’ model (Jensen 2013) in an exploratory inquiry into the problems and potentials of the design of mobilities. The exchange value between mobilities and design research is twofold. To mobilities research this means getting closer to the ‘material’, and to engage in the creative, exploratory and experimental approaches of the design world which offer new potential for innovative research. Design research, on the other hand, might enter into a fruitful relationship with mobilities research, offering a relational and mobile design thinking and a valuable basis for design reflections around the ubiquitous structures, spaces and systems of mobilities.

Keynote : Mobilité à l'ère de la numérisation : défis de la politique publique

Sara EL KABIRI ¹

¹ Direction Générale de la Mobilité et des Routes
Canton de Vaud

Transportation policies are facing a great challenge today: accompany significant social, economic and technological changes while reducing substantially the environmental impacts within climate change mitigation goals. Widespread connectivity, real-time management, electrification and new forms of mobility are some of the looming evolutions promising big opportunities for the years to come. But the specific technical improvements hide a major and structural reorganisation of the sector. How therefore to prepare now for the future? The keynote will be addressing the challenges facing the mobility sector in the digital age, from the perspective of public authorities and policy formulation.

Bio

Ingénieure en télécommunications puis en transports, Sara El Kabiri a commencé sa carrière dans le secteur privé où elle a conduit des études de planification de la mobilité et du territoire en Suisse et à l'international. Ayant rejoint l'Etat de Vaud début 2017, elle est responsable de la Stratégie mobilité numérique au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes. *(Tiré du site officiel de l'État de Vaud.)*

Digital Multilocality **Empirical and methodological insights into novel work arrangements between core and periphery in Switzerland**

Reto BÜRGIN ¹, Heike MEYER ¹, Sigve HAUG ² & Alexander KASHEV ²

¹Institute of Geography & Center for Regional Economic Development

²Mathematical Institute, Faculty Science IT Support
Univeristy of Bern

Digital technologies allow to work in multiple locations while certain types of tasks can be done via cloud software and Internet applications. Specifically, the Internet and the use of digital information and communication technologies (ICTs) enable businesses, entrepreneurs, workers, etc. to relocate part or all of their economic activities from central locations such as cities to more rural, peripheral environments such as, for example, mountain regions in the European Alps. Especially in terms of everyday work, a remarkable shift takes place from location dependent work to independent working arrangements. Therefore, the use of the Internet and ICTs reconfigure geographic distances and the relations between the urban and the rural. An increasing number of employees and entrepreneurs work part of their workweek in a city and the other part in a rural/peripheral location (e.g. in co-working spaces or second homes). The marginality arising from being in the periphery may be beneficial or detrimental to these multilocal workers. The paper analyzes how digitalization affects multilocal work arrangements and the spatial changes of work operations that go along with it. More generally, we analyze how digital multilocal lifestyles challenge and reconfigure linkages between urban and rural spaces. We focus on the following research question: How do multilocal work arrangements in combination with the use of digital technologies such as the Internet and the use of ICTs reconfigure the relationship between the core and the periphery? We examine a sample of multilocal workers who engage in such multilocal work arrangements and transit and work between Swiss cities and mountain regions. We analyze

the participant's work patterns using a novel mixed methods approach by combining heterogeneous data from digital records (location, time and work/app tracking), self-administered time-space diaries and walk-alongs in combination with qualitative interviews. At the 4th Swiss Mobility Conference, we would like to discuss our first results, new insights and methodological experiences from the field. Our study contributes to a more nuanced understanding of the impact of marginality on innovative work in combination with digital technologies and the reconfiguration of urban-rural linkages between core and periphery in Switzerland regarding geographic distance/proximity through digitalization. In addition, the study provides new methodological insights for ongoing discussions on the potential of (digital) mixed methods for social sciences and geographic analyses of urban-rural linkages between digital and analog space.

Improving access to job opportunities: the case of Lombardia region

Bruna VENDEMMIA ¹, Paolo BERIA ¹, Alberto BERTOLIN ¹ & Vilem PARIL ²

¹ Department of Architecture and Urban Studies, Politecnico di Milano

² Department of Economics, Masaryk University

“Commuting is one of the most significant travel practices of our time” (Bissel, 2018), as matter of fact the rhythm of commuters, with their movements and travel behaviours, transforms spaces and can reconfigure territorial relations. In Italy, the 2017 mobility report (ISFORT, 2018) highlights that commuting for work reasons represents still the 42% of suburban trips, emphasizing the relevance of this subject for the design and management of mobility in Italy.

This paper investigates the phenomenon of commuting for work reasons in Lombardia region thanks to the use of a model that, measuring the prospective benefits of job mobility, explores the geography of potential movements and their capability of building territorial relations.

This method is based on a study elaborated for assessing the agglomeration effects of the city of Brno, developed at Masaryk University in Czech Republic (Paril et alii, 2015), and proposes, thanks to a wider literature review and contributions from different research fields, some improvements of the original approach. First of all, instead of focusing on the city of Milan as unique attractor, our observation turns to the entire Lombardia region and considers all the municipalities as potential origins or destinations of the different flows. Lombardia region has been considered an interesting case study because of the dynamism of its work related mobility due to the presence of several contexts able to attract important workers flows, such as the city of Milan and the Province of Monza

and Brianza; also data availability has been a trump card. Furthermore, as downside of defining the most attractive areas and the ones potentially well connected, the model may also unveil the geography of those territories with poor access to job opportunities, highlighting spatial inequalities and thus territorial fragilities.

The obtained results will be verified thanks to a cross-check with statistical data and compared with other geographical representations of territorial relations generated by existing commuting flows, such as the so called Sistemi Locali del Lavoro - Local Work System - (ISTAT, 2015); finally, also qualitative research methods will be applied to deepen the results.

The model could be an interesting tool to identify those areas with poor or none access to job opportunities and to test strategies to improve spatial inequalities. Additionally, it could be easily replicated in other contexts.

Exploration des logiques qui sous-tendent le choix modal

Éloi BERNIER ¹, Juliana GONZÁLEZ VILLAMIZAR ¹ & Vincent KAUFMANN ¹

¹Laboratoire de Sociologie Urbaine
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Encourager le report modal des transports individuels vers des moyens de transports moins polluants constitue aujourd'hui l'objectif affiché des politiques de transport à travers toute l'Europe (Banister 2005, Flamm 2004). Cet objectif ambitieux exige une compréhension fine de la demande, de son évolution et de sa sensibilité face aux changements de l'offre de transport. Or les recherches récentes s'accordent pour souligner que les comparaisons des temps de parcours et des prix ne constituent pas les seuls facteurs explicatifs du choix modal, qui résulte d'une gamme de raisons qui s'est diversifiée durant la dernière décennie. Avec le développement des technologies de communication à distance, le temps de déplacement a en particulier cessé d'être un interstice dont la durée serait à minimiser (Mokhtarian et al., 2015 ; Keseru et Macharis, 2018). Dans cette optique, la présente recherche renouvelle la méthodologie des études menées en 1994 et 2011 (Munafò et al., 2015) et analyse le Canton de Vaud, le Grand Genève et l'agglomération de Berne, en se focalisant sur l'obtention d'une typologie actualisée des logiques d'action qui sous-tendent le choix modal, permettant de mettre finement en évidence la réactivité de la population à toute une palette d'amélioration des offres de transport.

Nos données, récoltées par enquête téléphonique ad hoc, nous renseignent sur un échantillon d'actifs en termes d'abonnement aux transports publics et d'équipement en véhicules (1) ; d'image (2) et d'habitudes d'utilisation des moyens de transports (3) ; et d'utilisation des temps de déplacement (4). Nous étudions alors l'utilisation des moyens de transport comme activation des dispositions personnelles à l'usage dans un contexte

d'offre donné. Toutefois, ces habitudes d'utilisation et dispositions ne concernent pas l'ensemble de la population enquêtée de la même manière, d'où l'intérêt de disposer d'une segmentation des logiques de choix modal. Repartant des logiques d'action de Max Weber (1922), nous proposons une nouvelle typologie analytique construite selon quatre registres principaux identifiés pour la mobilité: le fonctionnel, le sensible, l'environnement et le social ; et qui intègre les modes de transports principaux en les caractérisant selon leurs qualités.

L'étude des fréquences d'utilisation pour chaque mode atteste d'une tendance au report modal vers les modes « écomobiles ». La nouvelle typologie révèle la quasi-disparition des usagers qui n'ont recours qu'à l'automobile pour leurs déplacements de la vie quotidienne. Quasiment toute la population s'avère multimodale, et l'on constate une diversification des dispositions de la population à l'égard de la mobilité, qui s'organisent désormais davantage autour de qualités recherchées qu'en fonction des caractéristiques des modes de transports.

Références

BANISTER D. (2005). *Unsustainable Transport: City Transport in the New Century*. Routledge. London.

FLAMM M. (2004). *Comprendre le choix modal – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. Thèse de doctorat EPFL. Lausanne.

Keseru I., MACHARIS C. (2018). Travel-based multitasking: review of the empirical evidence. *Transp. Rev.* 38, 162–183.

MOKHTARIAN P.L., SALOMON I., SINGER M.E. (2015). What moves us? An interdisciplinary exploration of reasons for traveling. *Transp. Rev.* 35, 250–274.

MUNAFÒ, S., KAUFMANN, V., CHRISTIE, D., VINCENT-GESLIN S., RAVALET, E. (2015). Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 : Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre (5), 753-782.

WEBER M. (1922). *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*. Mohr Siebeck. Tübingen.

Temporary mobility experiences: what prevents young adults from moving?

Lucas HALDIMANN¹, Marieke HEERS² & Patrick RÉRAT¹

¹Institut de Géographie et Durabilité
Université de Lausanne
²FORS

Temporary mobility experiences – such as educational, professional or cultural sojourns in a different country of at least several weeks – are becoming increasingly popular among young adults. However, a high share of young adults have not had such an experience, or do not think of doing so. This stands in contrast with the literature that has largely focused on mobile individuals. Our research fills this gap by addressing non-mobile young adults and sheds light on the barriers to temporary mobility but also on the motivations to stay put.

This paper uses the data of a quantitative survey of 40,503 young adults in Switzerland, aged from 18 to 25. Our first step is to understand who is mobile and who is not. Adopting a life-course approach (Rérat, 2014; Smith et al., 2014), we apply a multinomial logistic regression in order to determine what are the discriminating factors to temporary mobility.

In a second step, we focus on the non-mobile and the reasons of their non-mobility. We use the theoretical framework of motility (Kaufmann et al., 2015) and consider the mobility potential of respondents. Each motility's dimensions (access, competencies and appropriation) is associated with different barriers of mobility. After an analysis of barriers, we use a cluster analysis to create a typology of the non-mobile that we cross with their profile.

Our results show that temporary mobility is selective and depends on the socioeconomic background of the respondents, but also on their mobility history and their personality. Barriers refers to access (lack of time or financial resources), competencies (such as language skills or self-confidence) and appropriation (lack of interest to go abroad, fear to leave friends, family or partner). Our cluster analysis reveals 4 groups associated with different barriers.

References

- KAUFMANN, V., DUPUIT, É., & RAVALET, E. (2015). Motilité et mobilité: mode d'emploi.
- RÉRAT, P. (2014). The selective migration of young graduates: Which of them return to their rural home region and which do not? *Journal of Rural Studies*, 35, 123–132. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.04.009>
- SMITH, D., RÉRAT, P., & SAGE, J. (2014). Youth migration and spaces of education. *Children's Geographies*, 12(1), 1–8. <https://doi.org/10.1080/14733285.2013.871801>

Transnational migrant entrepreneurship: exploring the role of spatial mobility capital

Christina MITTMASER ¹, Yvonne RIAÑO ¹, Laure SANDOZ ¹ & Etienne FIGUET ¹

¹ Institut de Géographie
Université de Neuchâtel

Migrant entrepreneurship is of central scientific and policy interest today. In Switzerland, the number of self-employed migrants has significantly increased within recent decades and there are clear indications that their businesses play an important role in local economies. Moreover, scholars highlight that the opportunities and activities of self-employed migrants extend beyond national borders, a phenomenon called transnational migrant entrepreneurship. Self-employed migrants use spatial mobility and transnational resources for their businesses and take advantage of their mobility experiences and social networks in other countries. This involves migrants physically moving across national borders for business opportunities, as well as migrants conducting transnational businesses from their places of residence by moving goods and services. Consequently, spatial mobility is an important dimension of migrant entrepreneurship. However, the relationship between spatial mobility and migrant entrepreneurship has not been sufficiently understood and the topic has been mainly studied from a static perspective. The main objective of this paper is to discuss how the theoretical concept of spatial mobility capital (the ability to be mobile and to use space) can help us to understand the diverse spatial mobilities of migrant entrepreneurs. We build on a research project carried out in the context of the Swiss Competence Centre for Migration Studies ‘nccr - on the move’ that aims to study the phenomenon of migrant entrepreneurship from a spatial mobility perspective.

We map the diverse cross-border mobilities of migrant entrepreneurs and question

whether spatial mobility constitutes an asset for migrant entrepreneurship, which we argue can be converted into other forms of capital. The project uses mixed research methods and includes case studies from Switzerland, Spain and South America. We apply an inequality perspective and view spatial mobility as an unequally distributed resource. We propose that certain societal mechanisms, such as migration regimes, gender norms and local characteristics, shape opportunities and constraints for spatial mobility and have an impact on the way transnational migrant entrepreneurs can use transnational resources for their business. Since existing approaches about the concept of spatial mobility capital focus mainly on a local (and urban), rather than a global scale, we want to complement them with a transnational angle. This will enable us to study the different capacities for spatial mobility among transnational migrant entrepreneurs and to elaborate an understanding of spatial mobility capital that encompasses inequalities in transnational space.

Mobilités et différenciations sociales : les résultats d'une enquête française en population générale

Aurore FLIPO ¹ & Ettore RECCHI ²

¹Laboratoire Aménagement Economie Transports, Université Lyon 2

²Observatoire Sociologique du Changement, SciencesPo

Dans cette proposition de communication, nous souhaitons contribuer à l'examen des liens entre mobilités spatiales et différenciations sociales à l'appui d'une enquête quantitative menée en 2016 auprès d'un échantillon représentatif de la population française au moyen du panel ELIPSS¹.

La recherche empirique sur la stratification sociale en lien avec les voyages et les expériences transnationales souligne l'existence de différences significatives selon les catégories sociales (par exemple Wagner 1995 ; Mau 2010 ; Salamonska et al. 2013). De nombreux travaux relèvent également l'importance des inégalités sociales dans les pratiques de mobilité dans l'espace national (par exemple Cliche 1980 ; Bassand et al. 1985 ; Kaufmann 2008 ; Orfeuill et Ripoll 2015, entre autres). Cependant, peu de données en population générale permettent de juger de la répartition sociale des pratiques de mobilité à différents échelons géographiques et selon différents motifs. Notre enquête² s'est intéressée aux échelons inter-départementaux et internationaux pour mesurer les expériences de mobilité selon plusieurs indicateurs (lieux que l'enquêté.e a parcourus, dans lesquels il/elle a séjourné, et dans lesquels il/elle a vécu).

Qui se déplace beaucoup et pourquoi ? Quels sont les liens qui existent entre les différents types de mobilité et leurs déterminants sociaux ? Nos résultats indiquent que la mobilité nationale et internationale sont corrélées et stratifiées de manière similaire, selon les catégories socioprofessionnelles, le niveau d'éducation, l'âge et le genre. La mo-

bilité internationale se révèle toutefois nettement plus distinctive, en particulier par le nombre de voyages effectués, et des typologies de voyageurs sont observables. Elle apparaît également liée aux stratégies de transmission des capitaux culturels : ce ne sont pas les enfants de cadres, mais bien les enfants d'enseignants qui ont l'expérience de mobilité internationale la plus importante.

Qu'est-ce que ces résultats nous enseignent alors sur les liens entre mobilités et différenciation sociale ? Dans une seconde partie dédiée à la discussion, nous chercherons à interpréter ces résultats en regard des principales théories de la mobilité et également à relever les limites de la méthodologie employée.

¹ Etude longitudinale par internet pour les sciences sociales. Enquête administrée auprès de 699 panélistes au moyen de cartes géographiques présentées sur tablette tactile.

² Ettore Recchi, Aurore Flipo, équipe ELIPSS [auteurs] : Mobilités et rapport à l'espace dans le cycle de vie (2016) [fichier électronique], Fondation Nationale des Sciences Politiques (FNSP) [producteur], Centre de Données Socio-Politiques (CDSP) [diffuseur], Version 0

“I was intrigued to live in a container’: students’ residential motives and satisfaction in a container housing development”

Alexis ALAMEL ¹

¹Laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société
Université du Littoral Côte d’Opale

Over the last two decades, there has been an increasing global competition between universities. Within two decades, the number of students enrolled in a Higher Education Institute (HEI) has grown by over 40% (Eurostat, 2018). One of the main consequences triggered by this upsurge is that the housing crisis gets worse as the construction of new homes has plummeted and the number of young people coerced to live at the parental home is now at a high record (Independent, 2017). The need for student housing is substantial and the student housing market is adapting to the demand by supplying less traditional accommodation. Identified in several European cities (e.g. Amsterdam, Berlin, Bergen, and Groningen), the development of container housing to accommodate students has appeared to be a solution to reduce the student’s housing shortage crisis (Alamel, 2015; Arch Daily, 2016; Hochstenbach and Boterman, 2015). Albeit the literature addressing this innovate non-traditional building type is rather scarce, it tends, in most cases, to approach this topic with the supplying angle/side. Furthermore, container housing for students were at first negatively reported in the media (The Guardian, 2015; Politico, 2017). Yet, little is known about the residential motivations of residents (i.e. students, in this paper) to live in a container housing. To date unexplored in the scholarships, this paper addresses this specific gap. Using the case study of the A’Docks container housing development of the port city of Le Havre (France), this paper aims to explore the various rationales integrated in students’ decision-making processes as well as to measure the residential satisfaction of container housing’s occupants. The A’Docks complex, the first container housing for students built in France, is managed by the Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS), the French main public student housing supplier. Based on a mixed-method comprising 45 questionnaires (55% of residents) and 19 semi-structured interviews (23% of the studied population), the data collected are currently being finished to be analysed. However, several trends seem to appear. Living in a container accommodation has intrigued the new coming residents and has appeared to be a pivotal residential

factor in their housing choice. They have seized the opportunity to live in an innovative and rather unusual dwelling as they wanted to be part of this residential “adventure”. The notion of prestige is also showing. Telling friends and classmates that they are occupying a container apartment appears to be considered “hype”.

Furthermore, unlike the various media reports that have mostly highlighted the diverse malfunctions and problems that have first occurred, students’ residential satisfaction is overall prevailing. Indeed, despite a few issues, mostly related to the lack of communication with the housing provider, students are more inclined to pursue their “residential adventure” in the container development of A’Docks.

References

ALAMEL, A. (2015). An integrated perspective of student housing supply and demand: sustainability and socio-economic differences. Unpublished PhD thesis, Loughborough University. Available at: <https://dspace.lboro.ac.uk/2134/19275>

ARCH DAILY (2016) How a Transportable Student Village Could Alleviate Copenhagen’s Housing Shortage. Available at: <https://www.archdaily.com/781575/cph-containers-designs-transportable-student-village-to-solve-copenhagens-housing-shortage>

EUROSTAT (2018) Tertiary education statistics. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tertiary_education_statistics

THE GUARDIAN (2015) Living in a steel box: are shipping containers really the future of housing? Available at: <https://www.theguardian.com/cities/2015/oct/09/living-steel-box-shipping-containers-future-housing>

THE INDEPENDENT (2017) Number of young adults living with parents reaches record high. Available at: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/young-adults-live-parents-at-home-property-buy-homeowners-housing-market-a8043891.html>

HOCHSTENBACH, C., & BOTERMAN, W. R. (2015). Navigating the field of housing: housing pathways of young people in Amsterdam. *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 257-274.

POLITICO (2017) Why Shipping Containers Are Cool, But Not Affordable Housing. Available at: <https://www.politico.com/magazine/story/2017/07/20/shipping-containers-affordable-housing-215400>

How are voluntarily car-free households mobile? Mobility strategies of residents in car-free housing developments

Daniel BAEHLER ¹

¹ Institut de Géographie et Durabilité
Université de Lausanne

Car-free housing developments represent laboratories how to achieve a mobility transition and overcome the car-centred society. In these sustainable urban developments, existing in different Western European cities, residents commit to living without a private car in the long term. One might think, at first sight, that in the context of “the system of automobility” (Urry, 2004), the decision of these households restricts their mobility. However, nearly all of these residents – about half of them are families – live voluntarily car-free and show how it is possible to be mobile without owning a car.

This presentation aims to present their mobility strategies. For this purpose, it addresses the residents’ mobility practices as well as their mobility capital, or “motility” (Kaufmann, 2011). The mobility capital represents a potential, the opportunities that individuals may take advantage of, and includes their access to transportation modes as well as their mobility-related skills. Examining both practices and mobility capital enables us to better understand the strategies of these car-free households to stay mobile and to reach the places of their everyday activities without a private car.

The analyses of the residents’ mobility capital and practices revealed four types of strategies how to be mobile without owning a private car. First, car-free housing residents rely on (augmented) alternative transport modes, i.e. the bicycle (with a trailer or as an e- or a cargo bike), public transport and walking. Second, they use mobility and transport services, including taxis and delivery services, but also limited use of (carsharing or other

borrowed) cars. Furthermore, digitalisation facilitates car-free living, especially smart-phone apps allowing access to all mobility forms and supporting their use. Third, the inhabitants favour car-less accessibility and, thus, proximity often influences the localisation of their everyday activities. Fourth, the community of car-free residents appeared important, too. On a practical level, neighbourly help or common activities in the development facilitate car-free living, but, beyond that, the community also empowers the residents and “normalises” this way of life. Furthermore, my findings shed also light on the importance of a ‘territory’s hosting potential’ (Kaufmann, 2012), the spatial (and social) context needed to live without a private car.

The presentation is based on results of my PhD thesis that relies on a mixed methods approach. It combines a questionnaire survey (n=500) and interviews (n=50) carried out in nine car-free housing developments in Switzerland and Germany.

References

- KAUFMANN, V. (2011). *Rethinking the city: urban dynamics and mobility*. Lausanne: EPFL press.
- KAUFMANN, V. (2012). A territory’s hosting potential. Mobile Lives Forum: <http://en.forumviesmobiles.org/marks/territorys-hosting-potential-1103>
- URRY, J. (2004). The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39.

What determines mode choice in leisure travel? An analysis of financial and non-financial measures aiming at a less car-based form of leisure mobility

Anne BAUMGARTNER ¹, Uros TOMIC ², Iljana SCHUBERT ³, Annika SOHRE ³, Corinne MOSER ² & Paul BURGER ³

¹ Faculty of Business and Economics, Universität Basel

² Institute of Sustainable Development, ZHAW

³ Department of Social Sciences, Universität Basel

The mobility sector accounts for more than a third (36.4% in 2015) of the total energy consumption of Switzerland and is of major concern due to its reliance on fossil fuel and its emissions (CO₂ and others) (Bundesamt für Energie, 2016). Despite intensified policy efforts, private motorised vehicle use is still on the increase (Bundesamt für Statistik, 2016a). Within the private mobility context one major issue is the car use for leisure purposes, which substantially exceeds commuting travel (Bundesamt für Statistik, 2016b). In order to achieve the reduction goals of 17 TWh demanded by the Swiss energy strategy 2050, consumption in leisure related mobility private car use needs to be addressed and directed towards other less energy intensive modes of transport (Notter et al., 2013). So far there is very little research about mode choice in leisure travel. The reason for this could be that reasons for mode choice are very diverse (Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung, 2017). It is unclear what determines mode choice in leisure travel and moreover what instrument (financial or non-financial) is effective under which circumstances in bringing about a sustainable transport transition. Therefore, the goal of this paper is twofold: First, to study the factors steering mode choice in leisure travel and second, to analyze the impact of different measures (financial and non-financial) on mode choice in leisure travel.

Data was collected via an online experiment with a representative Swiss sample (in respect to age, gender and regions (excluding the Italian-speaking part)) of 737 participants. The experiment was embedded in a panel survey of the Swiss Household Energy Demand Survey and ran in April 2018 (Weber et al., 2017). Participants were randomly assigned to one of five treatment groups or to the control group. The treatments were either financial (CO₂ tax, road pricing) or non-financial (information on usable-time, health information and social norm,) instruments. Participants were asked to rate their likelihood of choosing each of the presented modes of transport on a visit to see friends and family. They were presented with two scenarios, a short-distance trip (5km) and

one for a long-distance trip (100 km). Travel mode options varied according to distance (short: bike, car, public transport; long: car, public transport, multi-modal option consisting of public transport and car-sharing). In addition, each participant received a list of follow-up questions to indicate the reasons and importance for choosing the mode of transport. To analyze the reasons for mode choices and the influence of the treatments we applied regressions models (multinomial models), controlling for socio-economic factors as well as the availability of bikes, cars and public transport passes.

Descriptive results show that for the short distance respondents slightly prefer car (39%) over bikes (36%) and public transport options (25%). For the long distance respondents show a strong preference for public transport (52%) and car (46%) whereas only a few respondents (2%) would choose the multi-modal option. According to our experiment the main reason for mode choice is the current ownership of a car or public transport pass. That is, if someone already owns a car, this person will most likely also choose the car. This factor could not be out-weight by the tested treatments. This finding is in line with the analysis of the follow-up questions where respondents claimed that “enjoyment” and “habit” are important factors whereas “price” or “peer effects” do not play a role for mode choice in leisure travel. Future policy measures should take into account this path dependency.

This research project is part of the Swiss Competence Center for Energy Research SCCER CREST, which is financially supported by the Swiss Innovation Agency Innosuisse under Grant No. KTI. 1155000154.

References

- BUNDESAMT FÜR ENERGIE (2016). Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2015.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK (2016a). Leistungen des motorisierten privaten Personenverkehrs auf der Strasse. Aktualisierte Zeitreihe bis 2015.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK (2016b). Mobilität und Verkehr. Panorama
- NOTTER, D. A., MEYER, R., ALTHAUS, H.-J. (2013). The Western lifestyle and its long way to sustainability.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK / BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchatel und Bern
- WEBER, S., BURGER, P., FARSI, M., MARTINEZ-CRUZ, A.L., PUNTIROLI, M., SCHUBERT, I., VOLLAND, B., 2017. Work Package 2: Change of Behavior SCCER CREST Swiss Household Energy Demand Survey (SHEDS): Objectives, Design, and Implementation.

Le covoiturage entre inconnus sur une plateforme : des rapports différenciés au travail d'euphémisation de la relation marchande des conducteurs

Josette DEBROUX ¹

¹ Centre Max Weber
Université Lumière Lyon 2

Dans un contexte de renchérissement du prix de l'énergie, de montée des préoccupations environnementales, du développement d'internet et des outils numériques, le covoiturage organisé est devenu un véritable marché : le nombre d'intermédiaires a crû de manière exponentielle au cours des années 2000 (ADEME 2015). Parmi ces derniers, la plateforme BlaBlaCar domine le marché du covoiturage longue distance (plus de 80 km), s'imposant comme une des figures emblématiques de l'économie collaborative (Pharabod 2017), mobilisant les principaux schèmes de sa rhétorique, « économie », « partage », « convivialité ». Selon ses promoteurs, le lien qui unit le conducteur et le passager par l'intermédiaire de la plateforme ne relève pas du lien commercial ordinaire mais de « l'échange », du « partage ». Le partage d'un trajet s'effectue dans une atmosphère « conviviale », les rencontres sont « enrichissantes » (Pharabod 2017). « La promesse de transactions sympa », la « dé-marchandisation la relation » (Trespeuch et al., 2019), le double-jeu de la relation marchande et amicale (Giraud, 2008 ; Jacquet, 2015) constituent une norme des échanges payants de l'économie collaborative. Ce double-jeu fait appel aux compétences relationnelles (savoir-faire) -« tonalité sympa », image souriante et « humaine », décontraction, au capital culturel incorporé (aisance sociale, capacité à s'exprimer, à échanger), au goût à échanger avec des inconnus (Debroux, 2018), compétences et dispositions socialement constituées et dont on peut supposer qu'elles sont inégalement distribuées.

A partir d'un matériau d'enquête constitué de plus d'une vingtaine d'entretiens biogra-

phiques enregistrés, d'une quinzaine d'entretiens informels réalisés en situation d'observation participante de conducteurs de BlaBlaCar (qui « accueillent » les passagers dans leur voiture), de notes d'observation participante d'une quarantaine de trajets environ (trajets d'un peu plus d'une heure), la communication vise à comprendre les rapports différenciés à l'euphémisation de la relation marchande des enquêtés en prenant en compte les dispositions et compétences appelées par la pratique (dispositions relationnelles, goût pour échanger avec des inconnus et disposition à être économe plus ou moins fortement constituées au cours de la socialisation) et la situation présente au moment de la pratique (éléments de contexte biographiques et professionnels).

Références

ADEME-6T-BUREAU DE RECHERCHE, 2015. Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance, Rapport final, Paris, ADEME.

DEBROUX Josette. « Les ressorts de l'engagement dans une pratique de consommation collaborative. Le cas des conducteurs d'une plate-forme de covoiturage », *L'Homme & la Société*, vol. 207, no. 2, 2018, pp. 185-217.

GIRAUD, Christophe. « Recevoir le touriste en ami. La mise en scène de l'accueil marchand en chambre d'hôtes », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 170, no. 5, 2007, pp. 14-31.

PHARABOD Anne-Sylvie, 2017. « Fréquenter des inconnus grâce à internet. Une sociabilité personnelle sans les liens ? », *Sociologie*, 8 (1), p. 101-116.

TRESPEUCH, Marie, et al. « Échanger entre particuliers : construction et euphémisation du lien marchand à l'heure numérique », *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 22, no. 1, 2019, pp. 125-150.

Experiences of everyday mobility: how meaning is ascribed to modes

Franziska MEINHERZ ¹

¹Laboratory for Human-Environment Relations in Urban Systems
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

In Switzerland, transportation is responsible for 32.1% of domestic greenhouse gas emissions. 20% of all trips are related to commuting. In average, half the commutes to and within Swiss cities are achieved by public transportation, and one third with the private car. Together, public transportation and private car travel account for 91% of the total infrastructure costs of transportation, and individual car travel is responsible for 71.3% of the total health, accident and environmental costs of transportation. Reducing the use of private car travel and of public transportation for short distance commuting would therefore significantly lower cities' transportation expenditures and the health and environmental costs of transportation. Yet, it has proven extremely difficult to achieve such a modal change.

With our research, we aim to contribute to ongoing research on what plays into everyday mobility practices and the use any given mode for their accomplishment. We conducted qualitative interviews with 27 short-distance commuters (<15km) in three Swiss cities (Geneva, Basel, Lausanne). On the basis of this data, we studied how short-distance commuters make sense of different modes. On the one hand, we analysed in how far different modes and their use play into how commuters construct their identity. On the other hand, we looked at how commuters associate different modes and their use of them to normative premises. We were interested in both the normative premises that commuters mention with regard to everyday mobility, and in how far they matter for commuters' performances of their everyday mobility practices. We thus looked both at

commuters' discursive practices regarding their everyday mobility, and at their everyday mobility practices per se, and paid particular attention to discrepancies between the two.

Preliminary results show that how commuters make sense of any given mode depends not so much on the mode per se, but on how everyday mobility practices are embedded in the wider organisation of everyday life. How people make sense of any given mode cannot be dissociated from the role that the mobility practices, of which that mode is part, play in their lives. We found that the commute is on the one hand the performance of mobility, but on the other hand, in many cases, also the performance of leisure time. Depending on which conception of the commute is mobilised to make sense of everyday mobility practices, the mode is associated more with utilitarian values related to availability, functionality and reliability, or with hedonistic values related to making the commute a source of life quality. And which conception of the commute prevails depends a lot on how performances of everyday mobility practices are experienced. How commuters make sense of their mode, and how they associate it with normative premises, is thus deeply embedded in the social and material context in which they perform their everyday mobility practices.

Motility and capturing inequalities in potentials for cycling

Zahra HAMIDI ¹

¹ Department of Urban Studies
Malmö University

With the increased significance of mobility for urban life, being mobile has become central to individuals' participation in society and their well-being. Empirically, numerous studies report the links between mobility inequalities and social inequalities and call for more holistic approaches that go beyond existing measures of access. Theoretically, the concept of motility reflects the importance of mobility for accumulation of social and economic capital and how the differences in mobility capital produce or reproduce inequalities. In this context, motivated by the wide-ranging benefits of cycling for individuals and communities, the current paper explores the possibilities of the concept of motility for capturing inequalities in individuals' potential for taking up cycling for daily mobility.

Building on a survey study in the two municipalities of Malmö and Gothenburg in Sweden, the author develops a quantitative operationalization of motility in relation to cycling. First, employing GIS-based approach and dimension reduction analysis, a set of appropriate indicators are extracted to measure the three motility factors i.e. access portfolio, competence, and cognitive appropriation. Next, using statistical analysis, the paper examines how cycling related motility varies across social groups. The comparisons are based on individual properties such as age, gender, income, ethnic background, household type and living location. In order to capture the inequalities through the lens of intersectionality, analysis also focus on the profiles at the intersection of gender, background and household type.

The analysis reveals three operational dimensions underlying the cognitive process of appropriating cycling as a daily travel mode. The results show that choosing cycling depends on evaluation of bike in relation to its functional suitability, symbolic suitability and individuals' principles and values. Comparing profiles indicate that age and income are associated with the most significant differences for all the three motility factors. The results additionally highlight the importance of households' composition for cycling and underline the need of accounting for interdependencies and understanding mobilities as shared projects. Other key results show the significant effect of collective representations on the extent individuals perceive bike suitable for daily mobility. The effect, more pronounced in relation to cultural background, emphasizes how built-environment interventions combined with changes to norms result in more durable change in travel behaviours.

The findings confirm that motility indicators are able to detect meaningful differences in relation to both individuals' dispositions and the contextual conditions. They can account for more subjective aspects of cycling and examination of the interrelationships between motility factors themselves provides valuable insights into the complexities of appropriating cycling. Lastly, the findings support policies that can capitalize on the bi-directional effects of motility determinants and cycling behaviour.

The effects of the legal regulation on the cycling modal share

David RAEDLER ¹ & José IBARRA ¹

¹ Association Transports et Environnement Vaud

When analyzing the cycling modal share in the broader context of ordinary means of transport, the quality and logic of cycling facilities are two criteria that are often presented as central. The fact that such facilities provide and increase the cyclist's feeling of safety and comfort shall lead more users to choose the bike for their utilitarian trips. This increase in the cycling modal share also generates a decrease in the modal share of individual motor vehicles (IMV) and public transportation, which are less efficient in an urban context, more costly and often present important negative externalities.

A topic that is directly linked, but often left aside, relates to the regulation that applies to bikes and its consequences precisely on the cycling modal share. This regulation can be divided into two categories: The rules that govern the users' behavior on the road and the rules that frame cycling facilities. Both sets of rules have yet direct consequences on the cyclist's feeling of safety and comfort – and therefore on the choice to favor the bike over other means of transport.

With regard to the above, we suggest to analyze in our contribution the effects of this regulation on the user's feeling of safety and comfort, and therefore on the cycling modal share. In view of this, we have chosen to rely on three typical situations that pose particular challenges in terms of cyclists' comfort and safety¹, through the car-bike and pedestrian-bike conflicts they create.

After the introductory description of these three situations, we shall analyze the answers that are brought to them in three countries chosen for their relevance in this context, i.e. the Netherlands, Denmark and Switzerland. This comparison is done with the purpose of identifying, as a first step, the consequences of these answers on the use of the established infrastructure by cyclists, in order to determine which ones are more desirable in view of increasing the cycling modal share.

As a second step, we shall detail the relevant legal regime for each of these situations. This analysis shall consider, under Swiss law, the tensions that arise from a mainly federal regulation that has to be implemented on the cantonal and communal levels. It shall also consider the importance that is given in this context to the VSS technical norms and their consequences on possible evolutions and modifications to come.

Our contribution shall overall offer an overview of certain types of cycling infrastructure as well as of road standards and norms, with a specific focus on their consequences on the cycling modal share. It offers both an analytic perspective and recommendations for future regulations.

—

¹ Roundabouts, junctions and parallel courses on a road section of limited width.

Ideas and flat tyres: meanings within practices of bicycle repair and maintenance

Margot ABORD DE CHATILLON ¹

¹Laboratoire Aménagement Économie Transport
École Nationale des Travaux Publics de l'État

The rise of urban cycling in Western countries led to a transformation of who the average cyclist is (Héran, 2015; Rérat et al., 2019). Other practices associated with urban cycling such as bicycle repair and maintenance are subject to evolutions as well. In “repair and maintenance practices”, we also include practices of constructing or putting together a bicycle, adjusting bicycle settings and replacing parts. Bicycle repair and maintenance is central to cycling (Graham & Thrift, 2007). The study of repair and maintenance practices is therefore needed for an understanding of cycling practices overall, especially since the bicycle is an accessible object (Whitwham & Trebesses, 2016), which is why cyclists can choose between fixing it themselves or delegate its repair to a bike shop.

A structuralist approach of social practices describes practices as being at the intersection of materials, competences and meanings (Shove et al., 2012). This approach positions material objects as being at the centre of social practices, and is therefore adequate to the study of material practices, or practices focusing on the interaction between individual and material objects, like repair and maintenance practices (Shove et al., 2007). Material practices are a form of engagement with objects which are not based on consumption or status acquisition (Dant, 2005). Meanings have therefore less important in these practices than in others, as shown in the following quote:

“While the outcome of DIY projects – the new bathroom, the redecorated lounge – may well constitute visible markers of identity, this is not so for the nuts, bolts and spanners involved. [...] Put simply, people buy what they ‘need’ for the job in hand.” (Shove, Watson, Hand, & Ingram, op. cit., p.50-51).

However, this refusal to consider the meanings involved in material practices seems hasty and

does not encompass all experiences of bicycle repair and maintenance.

In this communication, we highlight the different meanings associated with bicycle maintenance and repair by urban cyclists. Following Shove, Pantzar and Watson, we define meanings as being constituted by symbolic meanings, ideas and aspirations.

Through the analysis of interviews conducted with 35 cyclists of different ages and repair and maintenance skills and past experiences in the areas of Melbourne, Australia and Lyon, France, we show that bicycle repair and maintenance does not only respond to a need but can also play a symbolic role or give way to mixed emotions and ideas, such as fear or pride, for cyclists who engage in such practices. These emotions can differ according to several criteria such as gender or past repair experiences. Furthermore, they can contribute to the construction of a cycling identity.

Références

- DANT, T. (2005). *Materiality and society*. Maidenhead: Open University Press.
- GRAHAM, S., & THRIFT, N. (2007). Out of Order: Understanding Repair and Maintenance. *Theory, Culture & Society*, 24(3), 1–25. <https://doi.org/10.1177/0263276407075954>
- HÉRAN, F. (2015). *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 (La Découverte)*.
- RÉRAT, P., GIACOMEL, G., & MARTIN, A. (2019). *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse (1st ed.)*. <https://doi.org/10.33055/ALPHIL.03111>
- SHOVE, E., PANTZAR, M., & WATSON, M. (2012). *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and how it Changes*. SAGE.
- SHOVE, E., WATSON, M., HAND, M., & INGRAM, J. (2007). *The Design of Everyday Life*. Berg.
- WHITWHAM, M., & TREBESSES, G. (2016). *Étude relative à la perception des réparateurs sur leur activité et les possibles évolutions de cette activité*. ADEME, Philgea, Moringa.

Pourquoi les cyclistes grillent-ils les feux ? Stratégies de déplacement et sentiment de sécurité à vélo en milieu urbain

Manon ESKENAZI ¹

¹Lab'Urba
Université Paris-Est Créteil

La rue est un espace fini, sur lequel cohabitent plusieurs modes de déplacement et leurs usagers. Avec l'arrivée de l'automobile en ville au début du XXe siècle, l'aménagement de la voirie a longtemps été l'apanage des ingénieurs qui ont cherché à optimiser le trafic automobile, et ont ainsi durablement transformé l'organisation urbaine (Gardon, 2007). Aujourd'hui, la tendance est à l'apaisement des vitesses, à la cohabitation des modes, notamment avec le développement des zones de rencontre. Pourtant, la plupart des rues des villes européennes sont construites sur un modèle ancien de répartition des vitesses, les modes mécanisés rapides (voitures, motocyclettes, autobus) au centre de la rue sur la chaussée, et les piétons sur le trottoir. Et les cyclistes ? Selon la ville, selon l'urbaniste ou l'ingénieur qui a réalisé les plans, sa place varie du trottoir (bande cyclable sur trottoir) à la chaussée, séparé ou non, visible ou non. Cette dualité amène les cyclistes à devoir régulièrement interagir avec les piétons comme avec les motorisés, accroissant les conflits potentiels. Le cycliste est souvent caricaturé comme un individu qui ne connaît pas le code de la route, et circule en ville au mépris des lois, des autres et des feux rouges (Aldred, 2013, Basford et al., 2002), alors que paradoxalement, le sentiment de sécurité à vélo est encore un frein important à son usage.

Cette communication vise à questionner la manière dont les cyclistes circulent entre ces différents espaces qu'ils doivent partager avec d'autres, notamment les automobilistes, et les arbitrages sur l'usage de l'infrastructure qu'ils font durant leur trajet domicile-travail. Pour ce faire, nous nous appuyons sur un corpus de cinquante-quatre entretiens

semi-directifs réalisés dans le Grand Lyon et à Hambourg (Allemagne) et d'une série d'observations dans les deux villes, issus d'un travail de thèse en cours. Dans les entretiens, une attention particulière a été portée aux trajets domicile-travail : les trajets ont été tracés sur une carte et commentés par les enquêtés, permettant de faire ressortir leur rapport affectif à l'espace urbain qu'ils pratiquent au quotidien (Audas et Marthouzet, 2008).

L'analyse des trajets domicile-travail des cyclistes et des discours associés montre que les infractions au code de la route commises, comme continuer au feu rouge, rouler sur une piste à contre-sens ou sur le trottoir, font souvent l'objet d'un arbitrage lorsque les cyclistes se sentent en insécurité sur la voie vis-à-vis des autres usagers mécanisés. Ces infractions peuvent survenir à la fois lorsque la voirie est partagée, mais également lorsque les espaces réservés (chaussée et piste cyclable par exemple) se rencontrent, ou que les automobilistes ne respectent pas les aménagements dédiés au vélo, notamment les sas cyclables. Ces stratégies du quotidien questionnent donc la manière dont la gestion de la circulation est encore pensée aujourd'hui dans les villes européennes.

Références

ALDRED R. (2013), "Incompetent, or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society", in *Mobilities*, 8(2) pp. 252-271.

AUDAS N., MARTOUZET D. (2008), Saisir l'affectif urbain. Proposition originale par la cartographie de réactivation des discours. Communication au colloque Penser la ville - approches comparatives, 10/2008, Khenchela, Algérie, 16 p.

BASFORD L., REID S., LESTER T., THOMSON J., TOLMIE A. (2002), Drivers' perceptions of cyclists. Prepared for Charging and Local Transport, Rapport du TRL pour le département de Transport, UK, 42 p.

GARDON S. (2007), « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », in *Métropoles* [En ligne], 2.

Travail frontalier en Suisse et au Luxembourg : mobilités, profils et défis

Isabelle PIGERON-PIROTH ¹, Rachid BELKACEM ² & Malte HELFER ¹

¹ Identités. Politiques, Sociétés, Espace, Université du Luxembourg

² Laboratoire Lorrain de Sciences Sociales, Université de Lorraine

La Suisse et le Luxembourg sont particulièrement concernés par le travail frontalier. Ces deux pays accueillent à eux seuls plus d'un demi-million de travailleurs frontaliers et recourent à la main-d'œuvre frontalière depuis plusieurs décennies. Petits pays dynamiques ayant d'importants besoins de main-d'œuvre, ils se caractérisent par des différentiels liés à la présence de frontières (différentiels de prix immobiliers, de taux de chômage, de salaires, de niveaux d'activité économique ... avec les pays voisins). Ces différentiels entretiennent la dynamique du travail frontalier (Belkacem et Pigeron-Piroth, 2016).

Les données utilisées sont celles du recensement français de la population (INSEE, 2014) qui intègre les lieux de travail à l'étranger et permet ainsi de caractériser les profils des travailleurs frontaliers résidant en France, afin de mieux comprendre comment ces mobilités agissent et structurent les différents marchés du travail transfrontaliers aux frontières de la France.

Pour étayer cette problématique, il convient de cerner les principales mobilités transfrontalières vers la Suisse et le Luxembourg : les flux domicile-travail, les distances parcourues ou encore les impacts sur les lieux de résidence. Cette spatialité des mobilités transfrontalières permettra d'identifier des points communs, mais également des différences entre les espaces concernés.

Luxembourg, Genève et Bâle font partie des principaux pôles d'emploi transfrontaliers d'Europe. Le travail frontalier y est devenu un phénomène structurel, car ancré dans les économies locales. Mais les frontaliers occupés dans ces divers pôles ont-ils les mêmes caractéristiques socioprofessionnelles ?

L'originalité de cette analyse socio-économique repose sur la mise en perspective de deux espaces fortement impactés par le travail frontalier et l'identification de défis communs, qu'ils soient géographiques, démographiques, économiques ou encore sociaux. Ce travail s'appuie également sur des résultats de recherche publiés récemment dans un Cahier thématique consacré aux travailleurs frontaliers au Luxembourg et en Suisse (Pigeron-Piroth et Wille, 2019).

Références

BELKACEM, R. et PIGERON-PIROTH, I. (2011) 'Travail frontalier et développement transfrontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux', *Geo-Regards, revue Neuchateloise de géographie*, (4).

BELKACEM, R. et PIGERON-PIROTH, I. (2016) 'L'Intérim transfrontalier : les marges de l'emploi aux marges des territoires', *Revue Française de Socio-Économie*, 17(2), p. 43. doi: 10.3917/rfse.017.0043.

PIGERON-PIROTH, I. et al. (2018) 'Déterminants individuels et territoriaux des navettes internes ou transfrontalières des actifs résidant en France', *Espace populations sociétés*, (2017-3), pp. 0-30.

PIGERON-PIROTH, I. et WILLE, C. (2019) 'LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS AU LUXEMBOURG ET EN SUISSE : Emploi , Quotidien et Perceptions', *Borders in perspective*, p. 165. doi: <https://doi.org/10.25353/ubtr-xxxx-2824-db4c>

Vers des modes de vie transfrontaliers : modalités de « double présence » sur trois terrains européens

Alexis GUMY ¹, Garance CLÉMENT ¹, Ander AUDIKANA ¹, Laurie DAFPE ¹,
Guillaume DREVON ¹ & Vincent KAUFMANN ¹

¹Laboratoire de Sociologie Urbaine
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

La présente communication s'intéresse aux modalités par lesquelles les habitant.e.s des agglomérations transfrontalières engagent leur présence de part et d'autre d'une frontière nationale. Elle a pour ambition de remettre en question la vision dichotomique traditionnelle qui distingue les frontaliers nationaux d'une part des frontaliers transnationaux d'autre part (Martinez, 1994). Pour ce faire, nous mobilisons la notion de mode de vie, soit « la composition – dans le temps et l'espace – des différentes activités et expériences qui donne sens à la vie d'une famille » (Thomas & Pattaroni, 2012), en l'appliquant au contexte transfrontalier. Nous soutenons que les modes de vie transfrontaliers ne s'appréhendent pas uniquement à travers la géographie des activités et des déplacements quotidiens. Nous postulons que leur spatialisation se construit aussi selon l'étendue des sociabilités, les points d'ancrages émotionnels ou encore les barrières administratives.

Ce travail fait partie d'un projet de recherche financé par le Fonds National de la Recherche Suisse, qui s'appuie sur une démarche de recherche mixte dans trois espaces transfrontaliers européens : le Grand Genève franco-suisse, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai franco-belge et le Pays Basque franco-espagnol. La communication se base à la fois sur un corpus d'environ 40 entretiens biographiques et sur une enquête pilote (300 répondants) d'un plus vaste questionnaire téléphonique (3'600 répondants). Dans les deux cas, l'accent est aussi bien mis sur les représentations identitaires, politiques et sociales que sur les pratiques spatiales concrètes.

Dans un premier temps, nous exposerons les résultats de l'enquête qualitative en cours. Celle-ci nous conduit à dépasser l'opposition « frontalier – transfrontalier » et proposer différentes manières d'engager sa présence de part et d'autre de la frontière, c'est-à-dire de ne plus « se référer de manière exclusive, soit au pays de départ, soit au pays d'installation ou à chercher un subtil équilibre entre les deux » (Barou, 2012). Nous parlerons plus volontiers d'une négociation quotidienne entre « ici » et « là-bas » qui implique des arbitrages aussi bien fonctionnels que sociaux, sensibles ou administratifs. Dans un second temps, et dans une approche par triangulation, nous exposerons les premiers résultats de l'enquête quantitative pilote. Elle permet une première typologie exploratoire des modes de vie transfrontaliers qui articule les modalités de double présence aux caractéristiques individuelles des ménages. La structure des données nous offre la liberté de révéler ces modalités par un ensemble d'informations qui dépassent les simples pratiques spatiales. Cette proposition d'approche mixte par les modes de vie montre comment la frontière nationale, en tant que limite signifiante et performée, intervient toujours dans le déploiement des pratiques et des expériences des habitant.e.s des espaces transfrontaliers. Les différentes modalités de double présence qui en découlent nous incitent à étudier plus finement les divisions sociales, urbaines et politiques infra-territoriales que leur diversité génère.

Références

BAROU J, 2012. « Nouvelles réalités migratoires et nouveaux concepts pour les analyser. L'exemple des notions de transnationalisme et de diaspora », *Ecarts d'identité* 120, pp. 10-15.

MARTINEZ OJ, 1994. *Border people: Life and society in the US-Mexico borderlands*, Tucson, University of Arizona Press.

THOMAS M & PATTARONI L, 2012. « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse », *Espaces et sociétés* 148-149 (1), pp. 111-127.

Les incidences biographiques de la mobilité transfrontalière : contribution à l'étude de la socialisation spatiale à partir du cas de l'agglomération lilloise

Garance CLÉMENT ¹

¹Laboratoire de Sociologie Urbaine
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Ces dernières années, l'intérêt porté au rôle de l'espace dans la fabrique des individus a connu une nouvelle actualité, aussi bien dans la littérature francophone qu'anglo-saxonne (Cacciari 2018). Plusieurs enquêtes au carrefour des études urbaines, de la sociologie des classes sociales et de la sociologie de la famille ont montré les incidences des pratiques de mobilité spatiale sur les trajectoires individuelles, en soulignant notamment leur caractère socialement situé et genré (Oppen-
chaim 2016, Devaux 2015).

Les espaces frontaliers européens offrent des cas d'étude particulièrement riches pour appréhender la manière dont la mobilité spatiale façonne les « manières de voir, d'agir et de penser » des individus (Darmon 2016). Aux abords des frontières, les pratiques et les représentations des habitants se construisent à proximité d'un environnement matériel, de populations et de normes qui tout en étant familiers, cristallisent une forme d'altérité. Les comportements de mobilité qui consistent à se rendre régulièrement dans le pays voisin peuvent à ce titre être appréhendés comme l'une des modalités par lesquelles s'opère une socialisation que l'on peut qualifier de « transfrontalière » (Clément 2018).

Dans cette communication, nous interrogerons les effets socialisateurs de la mobilité transfrontalière pour une population de Français résidant dans les communes frontalières de Belgique et travaillant au sein de l'agglomération lilloise. Nous nous appuyerons pour cela sur une enquête par entretien menée entre 2012 et 2018 auprès d'individus et de ménages appartenant aux classes moyennes et ayant migré en Belgique à différentes époques et étapes de leur cycle de vie. Cette enquête permet de mettre en relation 32 biographies individuelles avec le contexte sociohistorique dans lesquelles elles s'inscrivent.

Dans une première partie, nous définirons la socialisation transfrontalière et expliquerons en quoi les expériences précoces de déplacement en Belgique interviennent dans l'adoption de conduites transfrontalières à l'âge adulte. Nous décrirons à cet effet les modalités et les instances à partir desquelles se forment des « dispositions transfrontalières ».

Toutefois comme l'écrit Romain Pudal (2018), il ne suffit pas « de rabattre sans autre forme de procès une pratique sur une disposition ou de s'en tenir à une tautologie du type « s'il fait ça c'est parce qu'il a une disposition à le faire » ». Dans une deuxième partie, nous examinerons donc plus en détail comment les dispositions acquises par les individus au cours d'expériences de mobilité transfrontalière participent de la construction de rapport différenciés au territoire. Afin de relativiser l'uniformité des effets socialisateurs de la mobilité transfrontalière, nous mettrons en évidence son rôle dans la formation d'un goût mais aussi d'une aversion pour la Belgique. Nous soulignerons enfin que les mêmes pratiques de mobilité adoptées au cours de l'enfance et l'adolescence offrent des ressources inégalement converties à l'âge adulte. Ces deux parties nous permettront de conclure sur les conditions sociales et spatiales qui font de la mobilité transfrontalière une voie de promotion sociale.

Références

CACCIARI J., Une enquête bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation. Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement MSFS2018, Nov 2018, Tours, France

CLÉMENT G. 2018. « Migrer près de chez soi. Trajectoires résidentielles et migratoires de membres des « classes moyennes » dans un espace frontalier franco-belge », Thèse en Aménagement et Urbanisme, soutenue publiquement le 4 avril 2018.

DARMON M. (2016), La socialisation, Armand Colin, 3e édition, 128 p.

DEVAUX J., 2015. « L'adolescence à l'épreuve de la différenciation sociale Une analyse de l'évolution des manières d'habiter de jeunes ruraux avec l'âge », Sociologie, (Vol. 6), p. 339-358.

OPPENCHAÏM N., 2016. Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité, Tours, Presses Universitaires Françaises Rabelais « Perspectives Villes et Territoires », p. 271.

PUDAL R. 2018. « Des dispositions. Richesse et finesse d'une notion décriée », Émulations - Revue de sciences sociales, (25), p. 123-137.

Crossborder mobility and crossborder ecosystems: some remarks on Switzerland

Cédric DUCHÊNE-LACROIX ¹

¹ Department of Sociol Sciences
Universität Basel

Les mobilités transfrontalières pour le travail se produisent dans un espace social et géographique pré-organisé dont les caractéristiques co-produisent non seulement les formes de mobilité mais aussi leur intensité et leur diversité. De nombreux auteurs ont cherché à conceptualiser ces espaces entre espace de flux et espace de lieux, « Espace de frontière » (Wille, 2015), « territoire transfrontalier » (Denert and Hurel, 2000), espace familial et pourtant produisant de l'étranger au quotidien par le droit, les pratiques, les sociabilités, les contraintes spatio-temporelles etc.

La contribution souhaite revenir et sur ces espaces et sur les mobilités des travailleurs frontaliers. Les travailleurs frontaliers ne sont pas seulement – par le régime frontalier qui régule leur statut et filtre les mobilités – dans une relation politique transnationale au territoire. Ils se situent dans un ensemble social et économique complexe d'interactions qu'ils coproduisent aussi (travail, consommation, loisirs, contacts, etc.). Cette configuration se concrétise à un niveau régional : les frontaliers – ressortissants de l'Union Européenne – sont avant tout domiciliés et travaillent à proximité de la frontière même si ce n'est plus une obligation juridique¹. À cette proximité domicile-travail s'ajoutent des dissymétries de proximité – niveaux de vie (consommation, marché immobilier, marché de l'emploi), nombre et type d'emploi, mode de vie (offre local en biens, services, culture) – que la frontière souligne mais qui peuvent aussi venir par exemple de différences entre ville et campagne. Ces dissymétries favoriseraient des écosystèmes frontaliers, ensembles durables d'activités, de transactions, d'effets de synergie

et d'interdépendance entre acteurs, artefacts, services, lois, symboles et représentations sur un territoire donné, autonome par rapport à d'autres territoires. Pour comprendre ces écosystèmes transfrontaliers, le rôle des frontaliers et leurs impacts sur les régions, nous nous inspirons des avancées récentes en géographie économique. La théorie de la base économique (Hoyt, 1954) pose qu'une région est prospère parce qu'elle exporte plus qu'elle importe. Un nouveau courant (Davezies and Lejoux, 2003; Guex and Crevoisier, 2015; Segessemann and Crevoisier, 2011) objecte qu'à cette économie productive tournée vers l'exportation, il faut aussi ajouter l'économie présentielle, la consommation sur place, qui fait circuler la richesse localement et peut aussi capter de la richesse extérieure par la présence de personnes venues d'autres régions (tourisme, navetteurs, etc.).

La contribution propose une approche écosystémique de ces espaces et de qualifier ceux-ci selon les cas rencontrés en Suisse.

¹ Les navettes domicile-travail restent très proches de la frontière : En 2002, environ 1.3% des frontaliers en France résidaient en dehors d'un département français limitrophes, ils sont 4.2% en 2016 et 96.6% travaille dans un canton limitrophe (0 en 2002, c'était impossible jusqu'en 2007).

Notes

Notes