



HAL
open science

Se déplacer à la marge ?

Benoît Feildel

► **To cite this version:**

Benoît Feildel. Se déplacer à la marge ?. NETCOM : Réseaux, communication et territoires / Networks and Communications Studies, 2023, 36 (1/2), 10.4000/netcom.6906 . halshs-03994482

HAL Id: halshs-03994482

<https://shs.hal.science/halshs-03994482v1>

Submitted on 17 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Se déplacer à la marge ? Première approche des mobilités des usagers de nouveaux espaces de travail collaboratif hors des métropoles

Moving at the margin? First approach of coworkers' mobility outside metropolitan areas

Benoît Feildel

Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme

Université Rennes 2, Laboratoire Espaces et Sociétés (UMR CNRS 6590 ESO)

Résumé – L'intérêt croissant pour les nouveaux espaces de travail collaboratif à la marge des métropoles nous invite à nous interroger sur les externalités positives supposées de ces lieux largement plébiscités par les pouvoirs publics, en particulier leur contribution à la transition vers des mobilités plus durables dans un système territorial rééquilibré à la faveur des espaces de faible densité. La mobilité dans ces espaces manifestement peu denses, situés en discontinuité par rapport aux agglomérations urbaines, très largement dépendants de l'automobile, constitue en effet un enjeu majeur de la transition écologique et sociale. En ayant recours à deux dispositifs d'enquête complémentaires, un questionnaire en ligne et des relevés GPS, nous interrogeons dans une visée principalement exploratoire les mobilités des usagers des nouveaux espaces de travail collaboratif à la marge des métropoles. Cette première approche nous permet de révéler l'effet des logiques d'inscription territoriale et d'encastrement des relations sociales sur la structuration des mobilités de leurs usagers, et ainsi d'entrevoir un certain nombre d'enjeux et de perspectives pour une transition vers des modes d'habiter plus durables dans les espaces de faible densité.

Mots-clés – Mobilité, coworking, métropolisation, espaces de faible densité, GPS, durabilité

Abstract – The increased interest in coworking spaces on the margins of metropolitan areas invites us to question the supposed positive externalities of these places, which are widely acclaimed by public authorities, especially for their contribution to the transition to more sustainable mobility in a territorial system rebalanced on sparse areas. Mobility in these obviously low-density areas, located in discontinuity with urban areas and largely dependent on cars, is a major challenge for the ecological and social transition. By using two complementary survey tools, an online questionnaire and a GPS surveys, we question in a mainly exploratory aim the mobilities of coworkers on the margin of metropolitan areas. This first approach allows us to reveal the effect of territorial belonging and embeddedness in social relations on the structure of their users mobilities, and thus to glimpse a certain number of challenges and prospects for a transition towards a more sustainable ways of living in low density areas.

Keywords – Mobility, coworking, metropolisation, sparse areas, GPS, sustainability

Plan

Introduction : les espoirs portés par les Nouveaux Espaces de Travail Collaboratif

1. Les NETC à la marge des espaces métropolitains, entre nouvelle ruralité et transition mobilitaire
 - 1.1. Des espaces vecteurs d'une nouvelle ruralité
 - 1.2. Des espaces à enjeux pour la transition mobilitaire
2. Méthode d'enquête et cas d'étude
 - 2.1. La mobilité des usagers de NETC révélée par GPS
 - 2.2. Deux cas d'étude bretons : Le Fauteuil à Ressort et La Canopée
3. La mobilité autour des NETC hors des métropoles
 - 3.1. Mieux travailler avant de mieux se déplacer
 - 3.2. L'enjeu de la proximité dans les espaces de faible densité
4. Quelle contribution potentielle des NETC à la mobilité durable ?
 - 4.1. Une différenciation selon le type d'espace
 - 4.2. Entre mobilité nécessaire et ancrage volontaire : la construction de nouveaux équilibres

Conclusion : enjeux et perspectives pour une transition vers des modes d'habiter plus durables dans les espaces de faible densité

Introduction : les espoirs portés par les Nouveaux Espaces de Travail Collaboratif

Les espaces de coworking en dehors des grands centres urbains connaissent une croissance significative et continue depuis plusieurs années (Akhavan, Mariotti et Rossi, 2021 ; Capdevila, 2021 ; Knapp et Sawy, 2021 ; Lévy-Waitz, 2021 ; Marinos et Baudelle, 2019), avec une accélération depuis la pandémie de covid-19 et ses effets sur l'organisation du travail (Leducq, 2021 ; Tomaz, Moriset et Teller, 2022). L'intérêt redoublé pour ces nouveaux espaces de travail collaboratif (NETC) situés à la marge¹ des espaces métropolitains, nous invite à nous interroger sur les externalités positives supposées de ces lieux largement plébiscités par les pouvoirs publics, en particulier leur contribution à la transition vers des mobilités plus durables dans un système territorial qui ne serait plus organisé exclusivement par et autour des grands centres urbains mais rééquilibré à la faveur des espaces de faible densité (Cagé, 2021). La mobilité dans ces espaces manifestement peu denses,

1 La notion de marge est employée dans le prolongement des réflexions sur les dimensions géographique et politique des processus de métropolisation (Le Goix et Berroir, 2016). Elle permet de qualifier la situation des territoires que nous étudions, à la fois, du point de vue de l'approche géographique par le gradient centre-périphérie, comme territoires localisés à la périphérie ou à la limite interne ou externe des espaces déterminés par l'influence des grands centres urbains, et du point de vue de l'approche politique par le gradient d'intégration à la gouvernance métropolitaine, comme territoires à l'écart du système territorial dominé par le cœur métropolitain souvent réduit à la ville centre de la métropole.

situés en discontinuité par rapport aux agglomérations urbaines (Cailly, 2003), très largement dépendants de l'automobile et dont les populations subissent pour cette raison plus qu'ailleurs les effets du renchérissement des énergies (Dodier, 2015 ; Jouffe et Belton-Chevallier, 2013), constitue en effet un enjeu majeur de la transition écologique et sociale (Huyghe, Baptiste et Carrière, 2013). Répondant aux nouvelles aspirations d'une population souhaitant évoluer à la marge, aussi bien géographiquement en s'éloignant des centres urbains, que socialement en recherchant un nouvel équilibre entre vie professionnelle et vie familiale (Krauss et al., 2019), ces NETC, aussi dénommés espaces de coworking ou tiers-lieux (Flipo et Lejoux, 2020 ; Krauss et al., 2019), se trouvent depuis quelques années au centre de l'attention des pouvoirs publics et des chercheurs. L'intérêt que les uns et les autres portent à ce phénomène trouve son origine notamment dans la capacité supposée de ces lieux – envisagés principalement comme nouveaux lieux de travail – à impulser un mouvement de redynamisation économique dans des territoires prisés depuis longtemps par les populations en quête d'un idéal rural mais se trouvant sous l'influence des villes (Aubert et Aznar, 2020). Dans cette dynamique de relocalisation des activités économiques, les pouvoirs publics voient notamment une solution possible à l'une des principales difficultés de ces périphéries diffuses, à savoir les mobilités spatiales de leurs populations qui reposent essentiellement sur la possession et la dépendance à un véhicule individuel (Huyghe, Baptiste et Carrière, 2013). « L'engagement d'une communauté et son action collective ancrée dans le territoire » (Lévy-Waitz, 2021, p. 3) que sont supposés favoriser ces nouveaux espaces de travail collaboratif sont envisagés, par les décideurs, comme les vecteurs d'une mobilité plus durable à travers notamment la réduction des navettes domicile-travail vers les centres urbains (Flipo et Lejoux, 2020). Cependant, pour les chercheurs, les effets des NETC sur la structuration des mobilités de leurs usagers, et leur participation aussi bien à la réduction globale des déplacements qu'au report vers des modes de transport plus vertueux, autrement dit leur contribution à la transition mobilitaire, n'est pas si évidente (A'URBA, 2013 ; Bentayou et al., 2019 ; Flipo, 2021 ; Le Lab Ouishare et Choros, 2019). Ils nécessitent dès lors que l'on s'y intéresse plus précisément.

C'est ce que nous proposons avec cette contribution, en restituant les résultats de la recherche menée entre 2018 et 2022 dans le cadre du programme PERI#WORK : « Travailler à la marge ? Les espaces de travail collaboratif comme nœuds d'un système de mobilités hors métropole », financé par l'Agence Nationale de la Recherche (ANR-18-CE22-0010-01). A cette occasion, nous avons pu documenter plus précisément la mobilité d'usagers de NETC en nous appuyant sur deux dispositifs méthodologiques complémentaires. Le premier dispositif a reposé sur une enquête quantitative menée dans le cadre d'un questionnaire en ligne auprès d'usagers (n=226) d'espaces de travail collaboratif en France. Le second dispositif a consisté en une enquête à visée principalement qualitative et exploratoire ayant recours à des traceurs GPS permettant, d'une part, d'enregistrer l'ensemble des

déplacements d'usagers (n=15) de deux espaces de coworking particuliers et, d'autre part, d'interroger plus finement le sens de ces déplacements à l'occasion d'entretiens individuels d'approfondissement. Les résultats de ces enquêtes ont notamment permis de relier les motivations principales d'usagers fréquentant un NETC à la marge d'espaces métropolitains avec une mesure objective de leurs déplacements quotidiens, et d'approfondir les sens de leurs mobilités (Bailleul et Feildel, 2011 ; Feildel, 2014 ; Feildel et Martouzet, 2014). Les premiers résultats obtenus tendent à montrer, au-delà de l'influence de la localisation du NETC sur l'étendue et la structure des mobilités, l'importance des trajectoires biographiques des individus dans les changements de pratiques spatiales, ainsi que l'impact des modalités d'intégration d'un NETC dans un projet de vie professionnelle et personnelle en lien avec la volonté d'ancrage en milieu rural. Si l'enquête quantitative confirme ce que d'autres recherches ont également pointé (A'URBA, 2013 ; Bentayou et al., 2019 ; Flipo, 2021), à savoir que la réduction des déplacements n'est pas le principal motif de la fréquentation des NETC, à plus forte raison dans les espaces de faible densité hors des métropoles (PERI#WORK, 2020), l'enquête qualitative a permis quant à elle d'aller plus loin en révélant notamment une relative diversité des pratiques de mobilités. Ce résultat va à l'encontre de certaines représentations parfois simplificatrices d'un renoncement à la mobilité (ADEME, 2014 ; CGET, 2015) ou inversement d'une démultiplication des mobilités des usagers des NETC (Bentayou et al., 2019 ; Tissandier et Mariani-Rousset, 2019). La mobilité plus ou moins intense que nous avons pu constater semble se combiner avec le niveau d'adhésion de l'utilisateur à un modèle de développement territorial centré sur le local que vient catalyser le NETC. Ces résultats, sous réserve de confirmations à plus grande échelle, pointent néanmoins le rôle des mobilités spatiales comme vecteur de l'ancrage territorial (Feildel et Martouzet, 2012) et la capacité potentielle des NETC hors des métropoles à favoriser – sous certaines conditions, que nous tâcherons d'éclairer – l'émergence de pratiques plus durables, notamment en termes de mobilité.

1. Les NETC à la marge des espaces métropolitains, entre nouvelle ruralité et transition mobilitaire

Apparu au cœur des métropoles globales, créatives et compétitives (Leducq, Demazière et Coquel, 2019), le phénomène des nouveaux espaces de travail collaboratif a récemment bénéficié davantage aux espaces hors des métropoles. Dans le cas français, les espaces de coworking et autres tiers-lieux connaissent une croissance accrue en milieu rural ou périurbain (Flipo, 2021 ; Leducq, Demazière et Coquel, 2019 ; Marinos et Baudelle, 2019). Avec 52% des tiers-lieux en dehors des 22 métropoles administratives françaises dénombrés dans le dernier rapport France Tiers-Lieux en 2021 contre 42% en 2018, le tropisme pour les espaces à la marge des métropoles est donc bien avéré (Carte 1).

1.1. Des espaces vecteurs d'une nouvelle ruralité

Soutenus et accompagnés par les petites villes, communes et intercommunalités, ces lieux apparaissent pour les pouvoirs publics locaux, mais également nationaux, comme les outils privilégiés d'une nouvelle ruralité (Flipo, 2020). L'association nationale France Tiers-Lieux voit ainsi dans les espaces ruraux et périurbains le milieu propice à l'expression de ces nouvelles formes d'activités. « C'est au cœur des périphéries, [...] des petites villes et villages que s'exprime pleinement le potentiel des tiers-lieux », comme le souligne Patrick Lévy-Waitz dans l'introduction de son dernier rapport remis au Premier Ministre (2021, p. 4). Ce lien étroit entre nouvelle ruralité et développement des espaces de coworking est également mis en avant par les chercheurs (Flipo, 2020). Les NETC en milieu rural répondent à la fois à un besoin de proximité et en même temps valorisent l'ancrage local caractéristique des nouvelles représentations de la ruralité (Jousseau, 2020). Pour autant qu'ils s'y développent, les tiers-lieux témoignent également d'un certain type de rapport à l'espace rural à la fois électif et flexible (Flipo, 2020), caractéristique d'une population dotée d'un capital culturel important (Bruneau et Renahy, 2012 ; Paranthoën, 2013).

S'il n'est pas sans interroger les dynamiques socio-démographiques observées depuis un certain temps déjà dans les espaces de faible densité (Bontron, 2008 ; Pistre, 2011), le lien étroit avec la métropolisation qui sous-tend ce regain d'intérêt pour les campagnes amène une autre question, celle des mobilités quotidiennes des usagers, coworkers, de ces NETC localisés dans ces espaces. Connue pour être l'une des modalités toujours très active de l'étalement urbain, la diffusion des habitants dans les périphéries des grandes aires urbaines, caractéristique du processus de métropolisation, est aussi l'une des principales raisons de la croissance du nombre de kilomètres parcourus et des nuisances environnementales que ceux-ci génèrent (Bassand, 1997 ; Bassand et Kaufmann, 2000).

1.2. Des espaces à enjeux pour la transition mobilitaire

La mobilité quotidienne est ainsi devenue en quelques années l'un des enjeux majeurs du processus de métropolisation. Celui-ci n'a pas échappé aux pouvoirs publics qui voient dès lors à travers l'émergence des NETC dans les espaces de faible densité, et leur capacité supposée à retenir localement les populations actives, un potentiel levier de transition vers des mobilités plus durables, à travers la réduction des déplacements (Ministère de la Transition Ecologique, 2021). Le soutien affirmé des pouvoirs publics, à tous les niveaux territoriaux (programme « Nouveaux lieux, nouveaux liens » de l'ANCT, AMI « Fabriques de territoires »), doit ainsi beaucoup à l'hypothèse que ces lieux seraient susceptibles de contribuer à une relocalisation de l'emploi et, avec elle, à une réduction des navettes domicile-travail (ADEME, 2014 ; CGET, 2015). Cependant, comme le soulignent certains cette présomption n'a que peu d'assise empirique (Bentayou et al., 2019 ; Flipo, 2021). Elle part en effet du principe trivial au premier abord, mais dont l'effectivité

n'est que peu questionnée, que la fréquentation des NETC en milieu rural et périurbain permettrait de substituer à des déplacements pendulaires entre les centres des grands pôles urbains et leurs périphéries des déplacements locaux dirigés vers des tiers-lieux, avec une extension spatiale dès lors bien moindre. En outre, cette hypothèse fait reposer le potentiel de réduction des mobilités sur des constats empruntés à des études portant sur les salariés en télétravail (Lévy-Waitz, 2018, 2021), ce que ne sont pas majoritairement les usagers d'espaces de travail collaboratif comme le soulignent certains chercheurs (Bentayou et al., 2019 ; Flipo, 2021). La population des usagers de NETC dans les espaces de faible densité ne serait en effet constituée que pour une part très relative de travailleurs salariés. Comme le pointent également nos enquêtes (PERI#WORK, 2020), ces lieux sont principalement investis par des travailleurs indépendants non-salariés et donc concernés différemment par les pratiques de télétravail. La fréquentation d'un NETC pour ces populations n'implique pas nécessairement une substitution de mobilités orientées vers les centres urbains par des déplacements plus locaux. Au contraire, l'intégration dans un NETC pourrait même être, dans certains cas, le vecteur de déplacements supplémentaires (A'URBA, 2013). Pour cette raison, « les espaces de coworking n'apporteraient au final qu'une contribution modeste voire marginale aux problématiques de mobilité » (Bentayou et al., 2019).

Ces premiers éléments d'analyse, qui incitent à tempérer l'enthousiasme des pouvoirs publics, n'en soulèvent pas moins un certain nombre d'interrogations quant à la capacité des NETC à accompagner leurs usagers vers une réduction de leurs déplacements, et plus largement vers des mobilités plus vertueuses. Sous quelles conditions et pour quels types d'usagers sont-ils en mesure de participer à une transition vers des mobilités plus durables ? Quels types de rapports à l'espace les usagers de ces lieux recherchent-ils et développent-ils ? Dans quelle mesure ces nouveaux espaces de travail collaboratif forment-ils des nœuds autour desquels peuvent s'organiser de nouvelles pratiques de l'espace ?

2. Méthode d'enquête et cas d'étude

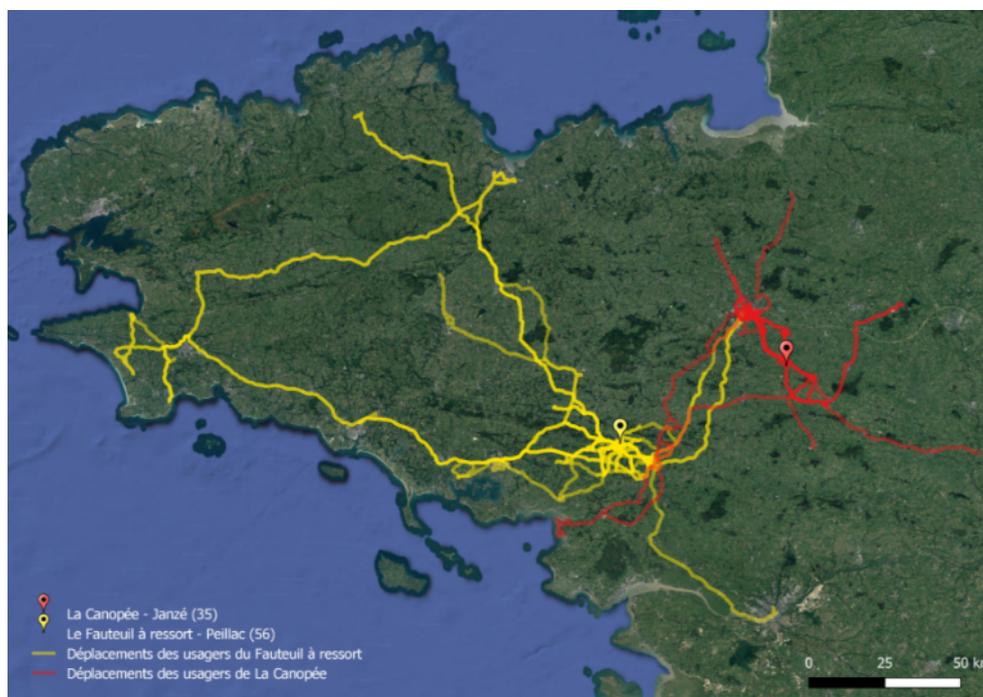
Notre contribution à l'éclaircissement de ces points encore aveugles de la recherche s'appuie avant tout sur la compréhension des motifs et des structures de mobilités à partir et autour des NETC dans les marges métropolitaines. Pour ce faire nous avons déployé dans le cadre du programme PERI#WORK un protocole d'enquête pour documenter finement les pratiques spatiales d'un certain nombre d'usagers de ces espaces. Tandis que la plupart des recherches sur ces questions se fondent sur des données déclaratives (A'URBA, 2013 ; Bentayou et al., 2019), collectées dans le cadre d'enquêtes par questionnaires ou par entretiens, pour notre part nous avons souhaité compléter ces approches avec une mesure réelle et exhaustive des pratiques spatiales, en ayant recours à la technologie GPS que nous avons déjà mise en œuvre par ailleurs à l'occasion de précédentes recherches sur

les espaces de faible densité (Baptiste, Feildel et Huyghe, 2018 ; Feildel, 2014 ; Feildel et Martouzet, 2012).

2.1. La mobilité des usagers de NETC révélée par GPS

Les matériels de géopositionnement par satellite constituent de puissants outils dans le cadre des enquêtes de mobilité permettant d'accéder à une description et une compréhension particulièrement fine du cadre spatial et temporel des déplacements (Renso, Spaccapietra et Zimányi, 2013), et plus largement encore de l'ensemble des pratiques spatiales (Cailly et Oppenheim, 2020 ; Feildel, 2014). Nous avons ainsi suivi plusieurs groupes d'usagers de NETC en les équipant d'un enregistreur GPS individuel, nous permettant de retracer de façon précise la totalité de leurs déplacements, grâce à la collecte de données géoréférencées et leur estampillage temporel. Ce dispositif a été concrètement mis en œuvre auprès d'un échantillon volontairement réduit compte-tenu de la nature de l'information récoltée et du niveau d'implication requis par le protocole d'enquête (Adam et al., 2020), constitué de 15 individus usagers de NETC localisés dans des espaces de faible densité à la marge d'espaces métropolitains. Les enregistrements se sont déroulés sur une durée de 2 semaines pour chaque individu, de façon asynchrone, entre décembre 2019 et janvier 2022, en excluant les périodes de confinement et de restriction des mobilités instaurées par le gouvernement français dans le cadre de la lutte contre la pandémie de covid-19². Ces 15 enquêtés ont été équipés d'un enregistreur GPS sur des périodes dites normales, c'est-à-dire hors vacances scolaires, avec les fins de semaines comprises. Les enregistreurs GPS ont permis de collecter l'ensemble des positions des individus sur une amplitude horaire journalière de 14h, entre 8h et 22h, avec un pas de temps de 3 secondes entre chaque relevé de position. L'ensemble des relevés effectués a permis d'analyser plus de 2 000 heures d'enregistrement GPS, avec une moyenne de 10 jours de relevés exploitables par individus, pour plus de 7 800 kilomètres parcourus au total, avec une moyenne de 530 kilomètres par individu et un écart-type moyen de 240 kilomètres sur les 15 individus (Carte 2).

2 Les relevés GPS ont été réalisés en deux phases, avec une première cohorte de 9 individus enquêtés en amont de la crise sanitaire, en novembre 2019, et une seconde cohorte de 6 individus enquêtés en aval de la crise sanitaire, en février 2022, de sorte à limiter – sans pouvoir les exclure totalement – les effets sur les données récoltées des mesures liées à la covid-19. Sur les effets de la crise sanitaire sur les mobilités des individus, on notera que les premières mesures nationales de l'impact à moyen terme de la covid-19 sur les mobilités quotidiennes et la pratique du télétravail (France Mobilités, 2021) révèlent des effets de moins grande ampleur qu'attendue, sans véritables ruptures, et un quasi retour à la normale pour la majorité des modes de transport (à l'exception des transports aériens) qui nous intéressent dans le cadre de cette étude.



Carte 2. Ensemble des relevés GPS PERI#WORK (B. Feildel, 2022)

Les données collectées par GPS ont permis de quantifier précisément les déplacements des individus. Notre démarche ne s'est toutefois pas arrêtée à cette quantification, puisque les relevés individuels, après avoir été traités³ et cartographiés, ont été utilisés comme supports de réactivation (Feildel, 2014) dans le cadre d'entretiens d'approfondissement permettant l'enrichissement sémantique de la trace GPS (Chardonnel et al., 2021). Dans le programme PERI#WORK, le protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser la représentation cartographique de la trace GPS comme un support de réactivation, embrayeur de discours, amenant l'individu à se questionner sur sa mobilité et le sens qu'il lui confère (Bailleul et Feildel, 2011). L'entretien d'approfondissement réalisé avec chaque individu enquêté a permis d'établir un « schéma discursif de sa mobilité » à l'échelle de sa vie (incluant les principaux lieux de résidence, leur localisation, les habitudes en termes de déplacements et les activités dans les lieux visés par la mobilité ; cf. Schéma 1, Schéma 3 et Schéma 4) et ainsi de comprendre les opportunités autant que les contraintes ressenties par l'individu comme pesant sur sa mobilité, tant sur le plan spatial que social. Cet entretien de réactivation et d'approfondissement, qui s'apparente à une élicitation ou « herméneutique

3 Le traitement des traces GPS consiste principalement à opérer une sélection automatisée ou manuelle des données pertinentes en supprimant les données aberrantes, points ou parcours erratiques.

cartographique » (Bailleul et Feildel, 2011 ; Martouzet et al., 2010 ; Mekdjian et Olmedo, 2016), permet aux individus d’opérer par eux-mêmes une mise en perspective de leurs déplacements quotidiens au regard de l’évolution des systèmes de contraintes et d’habitudes, des ressources, des compétences, des dispositions et des valeurs qui structurent leur mobilité (Cailly, Huyghe et Oppenchaim, 2020). Le protocole ainsi mis en œuvre s’inscrit dans la perspective du « mobility turn » (Sheller et Urry, 2006) en relevant méthodologiquement l’enjeu de la compréhension de l’expérience mobilitaire dans son ensemble, à travers l’appréhension conjointe des pratiques de déplacement et des représentations qui y sont associées (Cailly et Oppenchaim, 2020). Cette ambition épistémologique a impliqué sur le plan méthodologique une stratégie d’échantillonnage adaptée à la dimension fortement impliquante du protocole avec une visée essentiellement qualitative et exploratoire. Si, d’un point de vue strictement quantitatif, l’échantillon resserré ne permet pas une montée en généralité des constats dressés, les résultats obtenus n’en demeurent pas moins riches d’enseignements quant aux enjeux et perspectives pour la transition mobilitaire dans les espaces de faible densité.

Enfin, ces matériaux collectés auprès de l’échantillon resserré de 15 individus ont pu être contextualisés grâce à une enquête en ligne par questionnaire adressée à un large panel d’usagers de NETC en France (PERI#WORK, 2020). Ce questionnaire a été administré entre avril et juillet 2020, avant, pendant et après la crise de la covid-19. Il a permis de toucher 226 individus usagers de NETC en France, représentant 107 NETC au total dont 59 NETC localisés hors d’une métropole et 48 dans une métropole (Carte 3). Sur les 226 répondants, 72% sont usagers d’un NETC implanté en milieu urbain⁴ (154 répondants) et 28% sont usagers d’un NETC localisé dans un espace de faible densité, dont 20% de NETC périurbains (46 répondants) et 12% de NETC ruraux (26 répondants). Le questionnaire a permis de recueillir notamment les avis de ces usagers sur les effets de la pandémie de covid-19 sur leurs pratiques professionnelles, mais également leurs principales motivations pour la fréquentation d’un NETC et leurs pratiques de mobilité aussi bien avant qu’après leur installation dans un espace de coworking (Figure 1).

4 La catégorisation des NETC selon les types d’espaces dans lesquels ils sont implantés (centre-ville, périurbain et rural) a été établie selon le zonage en aires urbaines d’après la base des aires urbaines 2010 de l’INSEE actualisée au 1er janvier 2020.



"Travailler à la marge ? Les espaces de travail collaboratif comme nœuds d'un nouveau système de mobilités hors métropole"

Un projet porté par l'Université Rennes 2 et financé par l'ANR

Le projet PERI#WORK est porté par l'Université Rennes 2 et financé par l'Agence nationale de la recherche (ANR) depuis octobre 2018.

<https://anr.fr/Projets/ANR-18-CE22-0010>

<https://periwork.hypotheses.org/>

Contact : anne.leung@univ-rennes2.fr

Une équipe pluridisciplinaire

Le projet est conduit par une équipe pluridisciplinaire franco-canadienne regroupant des compétences en sociologie, géographie, gestion, économie, information-communication.

Partenaires

- ESO-Rennes UMR CNRS 6590, et LiRIS EA 7481 (Université Rennes 2),
- LEMNA EA 4272 (Université de Nantes),
- TVES EA 4477 (Université de Lille),
- LEGO EA 2652 (Université Bretagne Sud),
- ARUC et Université TÉLUQ (Montréal),
- York University - Glendon Campus (Toronto),
- Université McGill (Montréal),
- Université de Moncton.

Résultats de l'enquête en ligne sur les impacts de l'épidémie de COVID-19 pour les utilisateurs des espaces de coworking

Le programme de recherche PERI#WORK étudie l'impact des espaces de travail collaboratif sur la mobilité et les pratiques de travail de leurs utilisateurs.

La crise sanitaire survenue en mars dernier a réorienté l'étude en cours pour saisir les impacts du confinement sur les pratiques professionnelles des coworkers, contraints de travailler chez eux pendant plusieurs semaines.

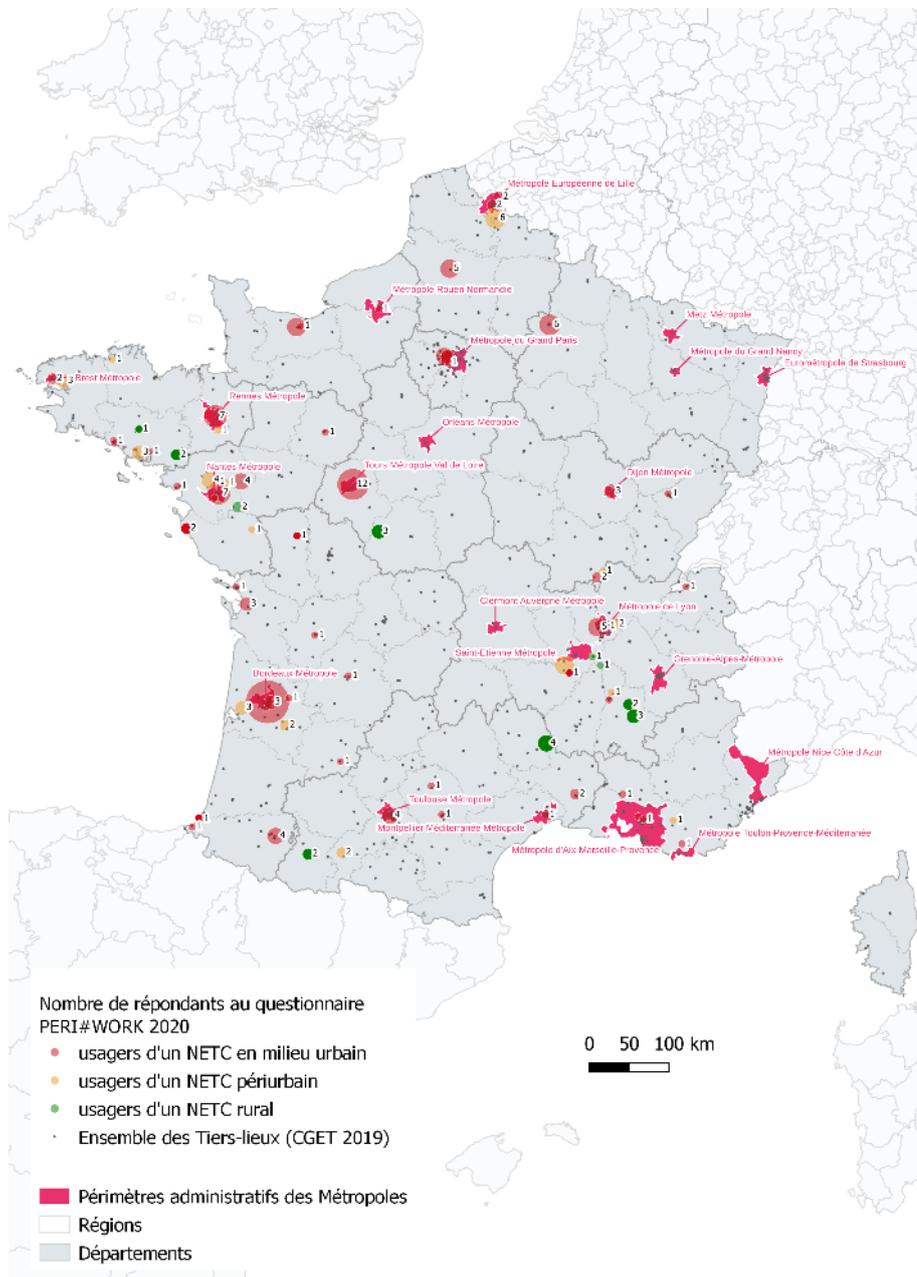
Le questionnaire mis en ligne courant avril 2020 s'intéressait aux questions suivantes :

- Les coworkers ont-ils pu maintenir de manière satisfaisante leur activité professionnelle en télétravail, à domicile ?
- Quels avantages et quelles contraintes cette situation a-t-elle occasionnés pour eux ?
- Quels changements (notamment professionnels) envisagent-ils par la suite ?

Cette note de synthèse restitue les premiers résultats de l'enquête. Une analyse approfondie de l'ensemble des résultats sera réalisée dans les prochaines semaines.

L'équipe de PERI#WORK remercie toutes les personnes qui ont accepté de répondre au questionnaire.

Figure 1. Publication des résultats de l'enquête en ligne PERI#WORK, 2020

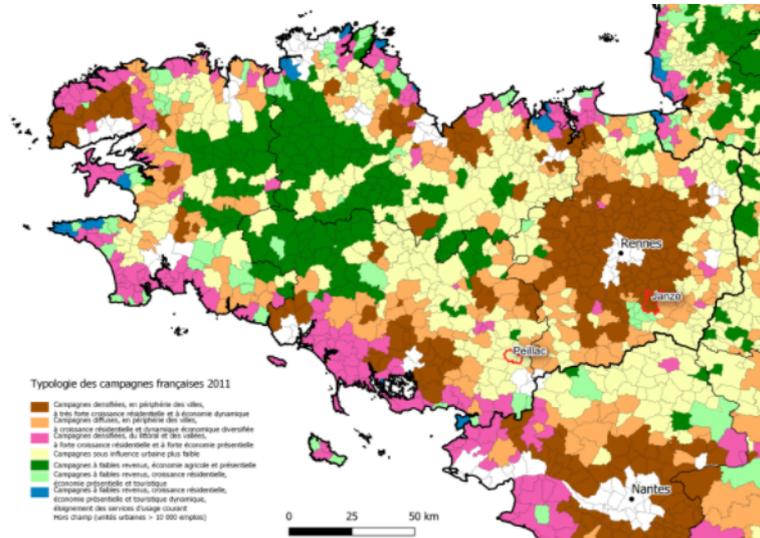


Carte 3: Répondants à l'enquête en ligne PERI#WORK 2020 (B. Feildel, 2022)

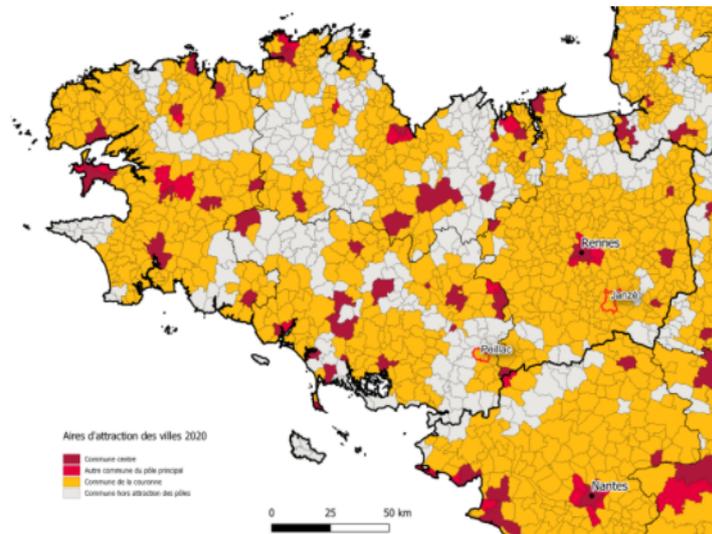
2.2. Deux cas d'étude bretons : Le Fauteuil à Ressort et La Canopée

Les deux espaces de coworking retenus pour étudier plus finement les mobilités des usagers sont d'une part, Le Fauteuil à Ressort, localisé à Peillac dans le département du Morbihan (56) et, d'autre part, La Canopée, située à Janzé dans le département de l'Ille-et-Vilaine (35). Nous avons retenus ces lieux, parmi un vaste réseau de NETC en Bretagne (Marinos et Baudelle, 2019), tout d'abord car ils se situent en dehors d'un périmètre administratif métropolitain, mais aussi en raison de leurs caractéristiques particulières (localisation, ancienneté, profils professionnels et sociologiques des usagers, types de modèles économiques) afin de faire varier les conditions d'usage de ces espaces et les logiques d'inscription territoriale pouvant influencer sur la mobilité de leurs usagers.

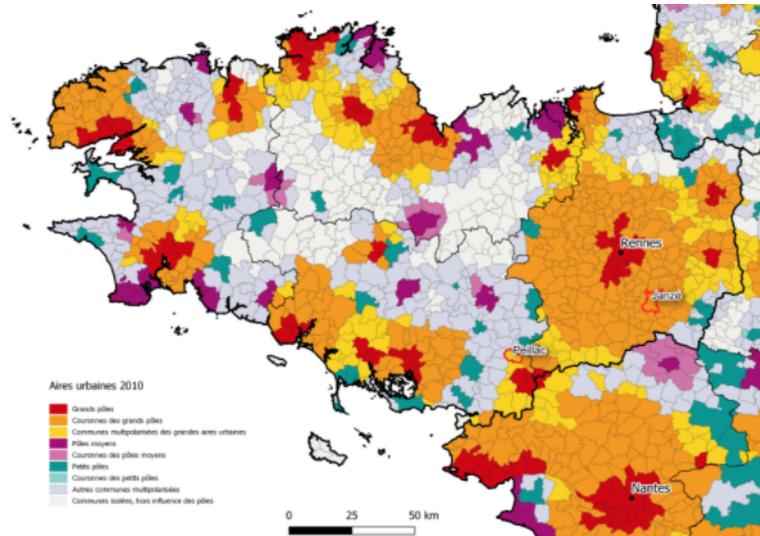
Les deux communes dans lesquelles sont localisés ces NETC, situées dans la région Bretagne, présentent des profils géographiques et démographiques contrastés. Peillac, qui accueille Le Fauteuil à Ressort, est une petite commune rurale qui perd des habitants (1 897 hab., INSEE 2019), relevant dans la typologie des campagnes françaises (Hilal et al., 2011) des campagnes agricoles et industrielles sous influence urbaine plus faible (Carte 4). Janzé, qui accueille quant à elle La Canopée, est un bourg rural d'une relative importance (8 629 hab., INSEE 2019) qui gagne régulièrement des populations, et qui s'inscrit dans la catégorie des campagnes densifiées en périphérie des villes à très forte croissance résidentielle et à économie dynamique (Carte 4). Ces différences de profils géographiques et démographiques s'expliquent notamment par la distance de ces deux communes par rapport aux centres urbains qui maillent l'ouest de la France et qui exercent leur influence sur ces territoires ruraux et périurbains. Peillac est située à 14 km de l'agglomération urbaine la plus proche, Redon (10 032 hab., INSEE 2019), qui est une petite ville du Sud de l'Ille-et-Vilaine, quasiment équidistante (75 km) des métropoles de Rennes (451 762 hab., INSEE 2018) et de Nantes (656 275 hab., INSEE 2018). Quant à Janzé, elle se situe très clairement dans l'aire d'influence de la métropole rennaise, dont elle est distante de 25 kilomètres. Ces deux communes se trouvent donc dans la couronne d'un pôle urbain selon la base des aires d'attraction des villes (INSEE 2021 ; Carte 5). Plus précisément, du point de vue du zonage en aires urbaines 2010 (INSEE 2021 ; Carte 6), Peillac est une commune multipolarisée des grandes aires urbaines (Nantes et Rennes), tandis que Janzé est une commune appartenant à la couronne d'un grand pôle (Rennes). Enfin, selon la grille communale de densité (INSEE 2021 ; Carte 7) Peillac est une commune peu dense comptant 76 hab./km² avec 95,6% de la population habitant un espace peu dense et 4,4% un espace très peu dense. Janzé est quant à elle une commune de densité intermédiaire, avec 205 hab./km² dont 81,9% de la population habite un espace de densité intermédiaire, 15,9% un espace peu dense et 2,1% un espace très peu dense.



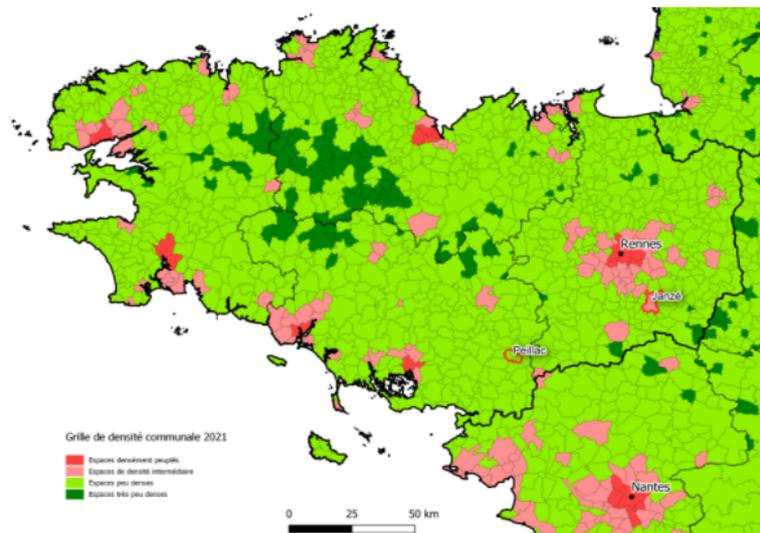
Carte 4. Typologie des campagnes françaises 2011 et terrains PERI#WORK (B.Feidel, 2022)



Carte 5. Aires d'attraction des villes 2020 et terrains PERI#WORK (B.Feidel, 2022)



Carte 6. Aires urbaines 2010
et terrains PERI#WORK (B.Feidel, 2022)



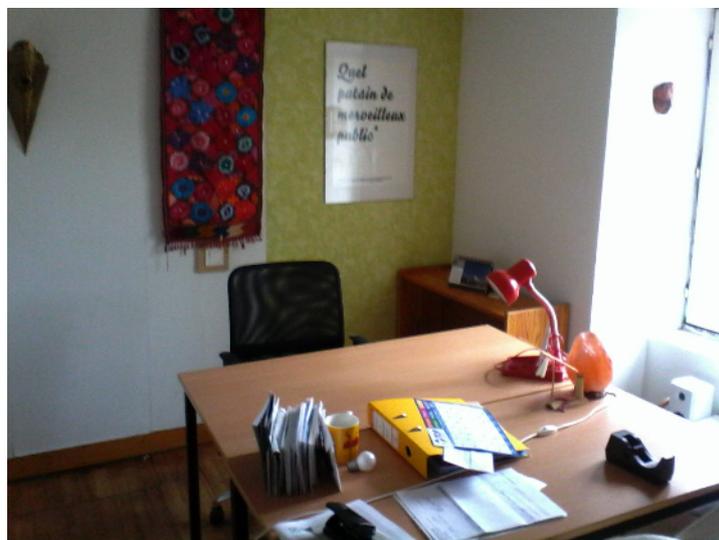
Carte 7. Grille de densité communale 2021
et terrains PERI#WORK (B.Feidel, 2022)

Les NETC auxquels nous nous sommes intéressés ont en commun d’être localisés dans le centre-bourg de ces deux communes. Néanmoins, ils se distinguent par l’ancienneté, les types de modèles économiques, le nombre et les profils professionnels et sociologiques de leurs usagers.

Le Fauteuil à Ressort à Peillac (Photographie 1) a été fondé en 2016 à l'initiative d'un collectif de travailleurs, sous statut associatif. Il ressortit d'une logique communautaire, sur le modèle du bureau partagé autogestionnaire (Flipo, 2020).



Photographie 1. Le Fauteuil à ressort à Peillac (56), vue de la façade



Photographie 2. Le Fauteuil à ressort à Peillac (56), vue d'un bureau

Cet espace accueillait en 2019-2020 une vingtaine d'utilisateurs, hébergés dans les locaux d'un ancien hôtel loués par le collectif, réaménagés en bureaux partagés (Photographie 2) par les membres fondateurs. Ce nouvel espace de travail collaboratif se caractérise par une volonté collective forte à l'origine de la création et de l'animation du lieu qui, comme l'affirme son site internet, « [Le Fauteuil à ressort] est né de l'envie d'échanger sur les métiers de chacun, de travailler ensemble ». Les travailleurs qui fréquentent cet espace réalisent leur activité principalement sous le statut de travailleurs indépendants, et exercent dans les secteurs des arts, spectacles et activités récréatives, de l'information et communication, des activités spécialisées, scientifiques et techniques, mais aussi de l'artisanat et de la construction. Le Fauteuil à ressort se distingue ainsi de La Canopée à Janzé (Photographie 3), par le fait que ce second lieu émane d'une initiative publique.



Photographie 3. La Canopée à Janzé (35), vue de la façade



Photographie 4. La Canopée à Janzé (35), vue de l'open space

Ouvert en 2020, La Canopée est un projet porté par la communauté de communes de La Roche aux Fées, ayant bénéficié des aides de l'Union Européenne, de l'État, de la Région Bretagne et du Département de l'Ille-et-Vilaine. En 2020, cet espace de coworking, associé à un FabLab et un Point Accueil Emploi (PAE), accueillait une trentaine d'utilisateurs au 1^{er} étage du bâtiment de La Poste, sur 850 m² répartis entre *open space* (Photographie 4), bureaux individuels et salles de réunions. Les profils professionnels et sociologiques des usagers de cet espace sont plus variés, avec des travailleurs indépendants mais aussi des télétravailleurs salariés, exerçant dans les secteurs de l'information et communication, des activités spécialisées, scientifiques et techniques, du commerce, des activités de services administratifs, des arts, de la formation.

Au sein de ces deux espaces de coworking, nous avons recruté 15 individus pour réaliser les relevés GPS, dont 9 usagers du Fauteuil à Ressort et 6 autres de La Canopée (Tableau 1), en veillant à la représentativité des profils professionnels et sociologiques de l'ensemble des usagers de chacun de ces lieux.

Sexe	Âge	Code PCS 2020	Catégorie socio-professionnelle (selon la nomenclature INSEE 2020 en 29 postes)	Statut matrimonial	Nombre d'enfants	Commune de résidence	Commune de travail	Distance domicile-NETC	Nom NETC	Ancienneté dans le NETC
Femme	32	6	Ouvrier qualifié de type artisanal	Pacs	2	Peillac	Peillac	70 m	Fauteuil à Ressort	1 an
Homme	43	3	Profession de l'information, de l'art et des spectacles	Marié	3	Peillac	Peillac	450 m	Fauteuil à Ressort	4 ans
Femme	32	4	Intermédiaire des entreprises	Vie en couple	0	Peillac	Peillac	180 m	Fauteuil à Ressort	2 ans
Femme	38	4	Intermédiaire des entreprises	Vie en couple	1	Caden	Peillac	17,5 km	Fauteuil à Ressort	4 ans
Femme	44	3	Cadre administratif et commercial	Divorcé	1	Peillac	Peillac	250 m	Fauteuil à Ressort	4 ans
Femme	34	3	Profession de l'information, de l'art et des spectacles	Vie en couple	3	Peillac	Peillac	2,8 km	Fauteuil à Ressort	4 ans
Femme	48	4	Intermédiaire de la santé et du travail social	Marié	2	Peillac	Peillac	1,7 km	Fauteuil à Ressort	3 ans
Homme	46	3	Profession de l'information, de l'art et des spectacles	Marié	2	Peillac	Peillac	1,7 km	Fauteuil à Ressort	4 ans
Homme	31	3	Profession de l'information, de l'art et des spectacles	Vie en couple	3	Peillac	Peillac	2,8 km	Fauteuil à Ressort	4 ans
Femme	38	5	Employé administratif d'entreprise	Célibataire	0	Rennes	Janzé	24,6 km	La Canopée	1 an
Femme	47	3	Cadre administratif et commercial	Marié	3	Thourie	Janzé	14,4 km	La Canopée	1 an
Homme	38	5	Employé administratif d'entreprise	Célibataire	0	Janzé	Janzé	250 m	La Canopée	6 mois
Femme	44	5	Employé administratif d'entreprise	Divorcé	2	Rennes	Janzé	23,1 km	La Canopée	1 an
Femme	51	3	Cadre administratif et commercial	Marié	3	Vern-sur-Seiche	Janzé	17,3 km	La Canopée	1 an
Homme	35	4	Intermédiaire des entreprises	Pacs	1	Chateaugiron	Janzé	12 km	La Canopée	6 mois

Tableau 1. Profils sociologique et professionnel des individus enquêtés au Fauteuil à Ressort et à La Canopée, PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

3. La mobilité autour des NETC hors des métropoles

Dans un premier temps, les données issues du questionnaire en ligne (PERI#WORK, 2020) confirment ce que d'autres recherches ont pu souligner (Bentayou et al., 2019), à savoir que les principales motivations des usagers d'un NETC se rapportent avant tout à l'activité professionnelle (la recherche d'interactions sociales et professionnelles) et à l'environnement de travail (la recherche d'un collectif et d'une dimension collaborative). Aussi bien pour les usagers de NETC localisés en centre-ville que pour ceux en périurbain ou en rural, la réduction des déplacements ressort comme un motif ayant une importance faible, voire aucune importance pour 67% des usagers de NETC en centre-ville et 71% dans les espaces de faible densité.

3.1. Mieux travailler avant de mieux se déplacer

Toujours selon l'enquête menée, le principal moteur de la fréquentation du NETC tient avant tout à la volonté de bénéficier d'un environnement de travail agréable et convivial pour 85% des usagers de NETC en centre-ville et 82% en périurbain ou rural. Tandis que le deuxième motif est de ne plus être isolé pour 71% des usagers de NETC en centre-ville et 67% en périurbain ou rural. Si la dynamique des NETC ne semble pas aujourd'hui portée majoritairement par la volonté des usagers d'agir sur leur mobilité, il convient néanmoins d'essayer de prendre plus finement la mesure des changements de comportements que ces lieux sont susceptibles d'impulser. Ainsi, 22% des usagers de NETC en centre-ville déclarent avoir changé de mode de transport principal pour leurs déplacements liés au travail, quand l'automobile représentait encore 53% de la part modale avant leur installation dans un NETC. Ce qui peut apparaître comme une contribution modeste à la transition vers des modes de déplacements plus vertueux, est confirmé et même s'accroît pour les NETC dans les espaces de faible densité, avec seulement 14% d'évolution des modes de transport de leurs usagers, pour une part modale de la voiture avant

installation de l'ordre de 70%. Si la mobilité ne semble pas à ce jour être une dimension déterminante dans la fréquentation d'un NETC, en centre-ville comme en milieu périurbain ou rural, l'on voit néanmoins une influence des NETC sur les choix en termes de modes de transport, avec une différence entre les NETC urbains et ceux situés dans les espaces périphériques des métropoles. Les effets de la fréquentation d'un NETC sur la mobilité des usagers, et les contrastes que l'on voit poindre entre les milieux urbains, périurbains et ruraux, amènent à s'interroger sur les espoirs qui fondent et justifient aux yeux des acteurs publics les soutiens à la dynamique des NETC dans les espaces de faible densité. De ce point de vue, les évolutions constatées en matière de mobilité sont à mettre en perspective avec le rôle des communications virtuelles, qui ont connu un accroissement significatif dans le contexte de la pandémie de covid-19. En effet, si 56% des répondants à notre enquête envisagent de changer leurs pratiques de mobilité en remplaçant plus souvent des déplacements professionnels par des communications virtuelles, ce chiffre apparaît là encore contrasté selon la localisation du NETC. Pour les usagers de NETC urbains, cette disposition à substituer des déplacements physiques par des communications virtuelles se mesure autour de 61%, tandis que pour les usagers en milieu périurbain ou rural elle est de 44%. D'une manière générale, ces résultats sont une invitation à comprendre plus finement comment se structurent les schémas de mobilité des usagers d'espaces de coworking à la marge des métropoles, notamment pour mieux mesurer l'impact différencié de ces nouveaux espaces de travail collaboratif.

3.2. L'enjeu de la proximité dans les espaces de faible densité

Dans un deuxième temps, les données collectées grâce à la mesure exhaustive des déplacements du panel d'usagers des deux NETC confirment les chiffres à l'échelle nationale issus de l'enquête « Mobilité des personnes » (Ministère de la Transition Ecologique et INSEE, 2019). La distance moyenne parcourue quotidiennement par notre échantillon est de 52 kilomètres et le temps consacré à cette mobilité est de 1 heure et 9 minutes. Sur les dix jours en moyenne d'enregistrement GPS, la part modale de la voiture représente 67,1% du nombre total de déplacements effectués (équivalent à 93,1% de l'ensemble des distances parcourues) quand la part modale des transports en commun ne représente que 1,1% des déplacements (pour 5,5% des distances parcourues), ce qui corrobore les résultats obtenus sur l'échantillon plus large des répondants au questionnaire en ligne. Les NETC à la marge des métropoles n'apparaissent donc pas, à la lumière de ces premiers résultats, comme des vecteurs de réduction globale des déplacements, notamment automobiles. Néanmoins, ils ne semblent pas non plus générer de déplacements supplémentaires. Mais au-delà de ces résultats globaux, qui suggèrent eux aussi l'effet limité des NETC périurbains et ruraux sur la réduction des déplacements, on constate localement quelques tendances intéressantes (Tableau 2).

	Petites distances			Ensemble	Distances moyennes		Ensemble	
	Jusqu'à 2 km inclus	De plus de 2 km à 5 km inclus			De plus de 5 km à 10 km inclus	Distances supérieures à 10 km		
Modes doux	56,7%	5,4%		14,3%	3,6%	0,9%		31,8%
<i>Marche à pied</i>	49,9%	5,4%		12,4%	3,6%	0,4%		28%
<i>Vélo</i>	6,8%	0%		2,0%	0%	0,4%		3,8%
Voiture	43%	92,4%		84,2%	96,4%	96,6%		67,1%
Transports en commun	0,2%	2,2%		1,5%	0,0%	2,6%		1,1%
<i>Transport urbain</i>	0,2%	2,2%		1,5%	0%	0%		0,4%
<i>Train</i>	0%	0%		0%	0%	2,6%		0,7%
Ensemble	100%	100%		100%	100%	100%		100%

Tableau 2. Répartition des parts modales pour les déplacements des usagers de NETC dans les espaces de faible densité, PERI#WORK (B. Feildel, 2022)

Si les relevés effectués auprès de nos enquêtés de deux NETC à la marge des métropoles illustrent l'hégémonie de l'automobile comme mode de déplacement en milieu rural et périurbain, ils permettent également de constater, chez cette population particulière qui fréquente un NETC situé dans un espace de faible densité, une surreprésentation des modes doux pour les déplacements à petites distances. Cette différence est particulièrement saillante pour les déplacements inférieurs à 2 kilomètres avec une part modale pour la marche à pied de 28% (représentant 1% des distances parcourues) quand celle-ci s'établit autour de 18% au niveau national (Enquête « Mobilités des personnes », 2019). On constate en outre que selon le type de territoire concerné, rural ou périurbain, ce contraste est encore plus élevé (Tableau 3). Ainsi, les usagers du Fauteuil à Ressort ont recours aux modes doux pour presque 40% de leurs déplacements (dont 35,5% à pied et 4,5% à vélo) quand, de leur côté, les usagers de La Canopée y ont recours pour seulement 13,3% (dont 11% à pied et 2,3% à vélo). Cette différence rejaillit sur la part modale de l'automobile chez les usagers de ces deux types de NETC, avec 58,7% des déplacements effectués en voiture par les usagers du Fauteuil à Ressort contre 86,3% pour ceux de La Canopée.

	Petites distances				Ensemble		Distances moyennes		Distances supérieures à 10 km		Ensemble	
	Jusqu'à 2 km inclus		De plus de 2 km à 5 km inclus				De plus de 5 km à 10 km inclus					
	FàR	LaC	FàR	LaC	FàR	LaC	FàR	LaC	FàR	LaC	FàR	LaC
Modes doux	63,4%	30,4%	3,1%	10,7%	54,4%	25,8%	2,7%	5,3%	0%	1,7%	39,9%	13,3%
<i>Marche à pied</i>	56,2%	25%	3,1%	10,7%	48,2%	21,7%	2,7%	5,3%	0%	0,9%	35,5%	11%
<i>Vélo</i>	7,2%	5,4%	0%	0%	6,1%	4,2%	0%	0%	0%	0,9%	4,5%	2,4%
Voiture	36,3%	69,6%	93,8%	89,3%	44,9%	74,2%	97,3%	94,7%	95,8%	97,4%	58,7%	86,3%
Transports en commun	0,3%	0%	3,1%	0%	0,7%	0%	0%	0%	4,2%	0,9%	1,4%	0,4%
<i>Transport urbain</i>	0,3%	0%	3,1%	0%	0,7%	0%	0%	0%	0%	0%	0,5%	0%
<i>Train</i>	0,0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4,2%	0,9%	0,9%	0,4%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 3. Répartition des parts modales pour les déplacements des usagers du Fauteuil à Ressort (FàR) et de La Canopée (LaC), PERI#WORK (B. Feildel, 2022)

S'il ne faut pas sous-estimer pour l'interprétation de ces données la relative faiblesse de l'échantillon, celles-ci semblent néanmoins refléter un phénomène

intéressant qu'il convient de souligner. L'organisation des mobilités autour des nouveaux espaces de travail collaboratif paraît se distinguer selon le type de territoire dans lequel ces lieux sont implantés. Les différences précédemment pointées en termes de parts modales tendent en effet à montrer un investissement redoublé des espaces de proximité autour des NETC les plus isolés. Si ce phénomène est en partie comptable de la structure de chaque territoire, notamment de son éloignement au centre urbain et de l'offre de transport présente localement, il doit également être mis en relation avec, d'une part, la distance des lieux de résidence des usagers (en moyenne 3 km pour les usagers du Fauteuil à Ressort et 15 km pour les usagers de La Canopée) et, d'autre part, avec les singularités et les trajectoires différenciées des NETC comme le suggèrent les entretiens d'approfondissement menés auprès de leurs usagers.

4. Quelle contribution potentielle des NETC à la mobilité durable ?

Les nouveaux espaces de travail collaboratif, en particulier Le Fauteuil à Ressort et La Canopée, ne relèvent pas des mêmes dynamiques d'émergence et de fonctionnement, ce qui rejaillit à la fois sur les profils professionnels et sociologiques de leurs usagers, sur les raisons de leur installation dans le NETC, sur leurs choix résidentiels et sur leurs schémas de mobilité. Les entretiens d'approfondissement réalisés auprès des usagers ont permis de mettre au jour ces processus différenciés selon les NETC, notamment en fonction des logiques d'inscription territoriale et d'encastrement des relations sociales.

4.1. Une différenciation selon le type d'espace

À Peillac, les usagers du Fauteuil à Ressort présentent des profils singuliers, caractéristiques d'une partie des coworkers en milieu rural constituée de résidents actifs arrivés récemment des grandes agglomérations voisines (Flipo, 2020). Pour un certain nombre de ces usagers, l'installation dans l'espace de coworking s'inscrit dans un processus de transitions spatiale, sociale et professionnelle, à travers lequel ils manifestent une volonté de prise de distance par rapport aux territoires métropolitains et à leurs anciennes activités professionnelles.

« En région parisienne on s'était dit qu'on n'y resterait pas trop longtemps, c'était une volonté vraiment de pas rester très longtemps en région parisienne, parce qu'on habitait loin de Paris, parce que mon compagnon avait beaucoup de déplacements tout ça [...] Et donc on avait déjà repéré le territoire de Redon, au moment où moi j'ai fait ma reconversion j'ai fait une formation, donc j'ai fait trois mois d'accompagnement, de réflexion sur mon projet quoi, et c'était un accompagnement pour des projets ruraux, et donc, j'avais vraiment cette volonté de me mettre sur un territoire rural, en fait ça me plaisait bien. Et donc on avait repéré la dynamique de ce territoire notamment

associative, culturelle et tout ça... » (Entretien de réactivation FR5601, Fauteuil à Ressort)

Cette logique transitionnelle – y compris sur le plan psychologique (Liefvooghe, 2018) – se retrouve dans l'organisation des mobilités (Carte 8 et Carte 11) et les schémas discursifs produits par certains de ces individus (Schéma 1 et Schéma 4). Le projet de reconversion professionnelle, et l'installation dans l'espace de coworking qui lui fait écho, correspond pour ces usagers à une volonté de rompre avec la grande ville. La métropole est synonyme pour ces individus de mobilités jugées à la fois chronophages et peu viables tant sur les plans social, économique, qu'écologique. En particulier, la dimension écologique, dans une acception large, impliquant aussi bien le rapport à la nature, l'approvisionnement alimentaire, les consommations d'énergie dans l'habitation, que la rationalisation des déplacements, constitue une motivation importante pour s'implanter dans un espace de coworking en milieu rural.

« [...] J'ai une approche un peu écolo [...] au niveau familial on essaie de faire gaffe à nos modes de déplacements. C'est vrai qu'on fait attention à ça donc si le Fauteuil à ressort existe c'est aussi ça. On avait, enfin ma femme travaillait juste en face à la médiathèque donc déplacement à pied, le fait d'avoir construit la maison pas loin du bourg pour pouvoir faire les choses à pieds. Ceci dit, c'est vrai qu'on essaye de rationaliser. [...] Malgré tout si je suis pas un crack avec l'informatique il m'arrive de faire quelques rendez-vous Skype ou autrement des fois... » (Entretien de réactivation FR5602, Fauteuil à Ressort)

« Nantes j'aimais bien, mais là quand j'y retourne, tu vois j'étais il y a quinze jours, de jeudi à dimanche et franchement, une copine qui m'a envoyé une photo d'arbre j'étais là : « Ah vivement que je rentre ! », parce que c'est très minéral. J'ai du mal quand c'est trop minéral en fait. [...] Enfin voilà... besoin de nature » (Entretien de réactivation FR5605, Fauteuil à Ressort)

De ce point de vue, les différents NETC dans des espaces de faible densité semblent assez nettement se distinguer entre les plus proches des métropoles, localisés dans un espace périurbain, et ceux les plus éloignés, localisés en milieu rural. C'est ce qu'illustrent à la fois les entretiens de réactivation et les schémas discursifs produits par les enquêtés des différents NETC (Schéma 1, Schéma 2, Schéma 3 et Schéma 4) à travers les contrastes qu'ils permettent de révéler dans la relation des individus aux territoires métropolitains

« Alors moi je vis sur Rennes et je dors sur Rennes. Mon logement principal est à Rennes et, en fait, par opportunité d'emploi c'est pour ça que je travaille à Janzé. Par contre je continue à vivre sur Rennes pour profiter de la culture et de l'ambiance festive de notre chère capitale. [...] Je n'ai habité que dans l'urbain, que dans des grosses villes et je voulais m'intégrer pareil dans une ville plutôt qu'à la campagne. Et j'aime travailler en dehors de ma ville d'habitation »
(Entretien de réactivation LC3501, La Canopée)



Carte 8. Relevé GPS de FR5601 usager du Fauteuil à Ressort à Peillac (56) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

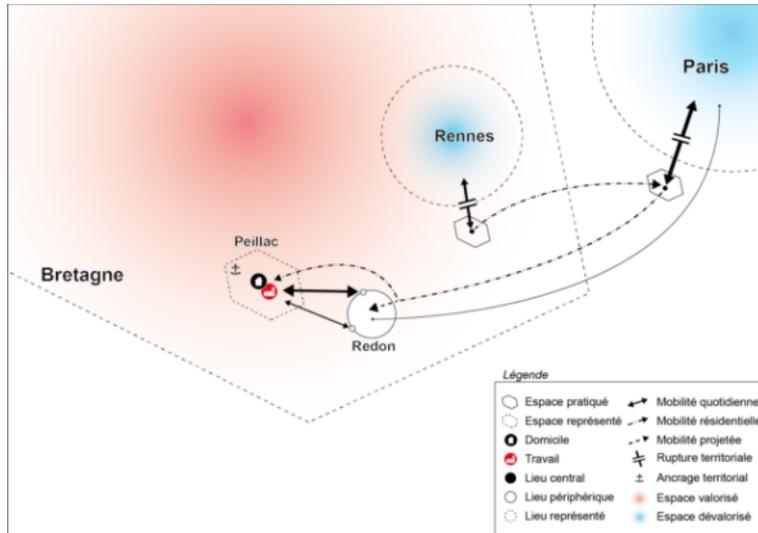


Schéma 1. Élicitation cartographique de FR5601 usager du Fauteuil à Ressort à Peillac (56) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)



Carte 9: Relevé GPS de LC3501 usager de La Canopée à Janzé (35) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

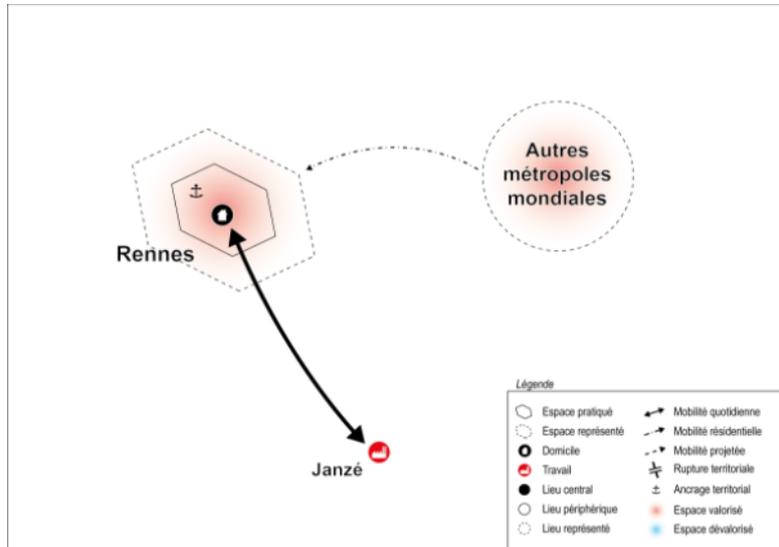
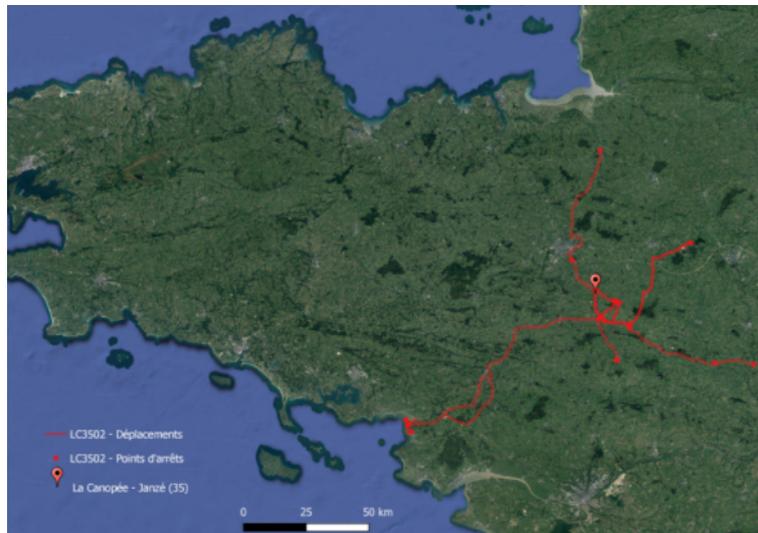


Schéma 2: Élicitation cartographique de LC3501 usager de La Canopée à Janzé (35) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)



Carte 10. Relevé GPS de LC3502 usager de La Canopée à Janzé (35) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

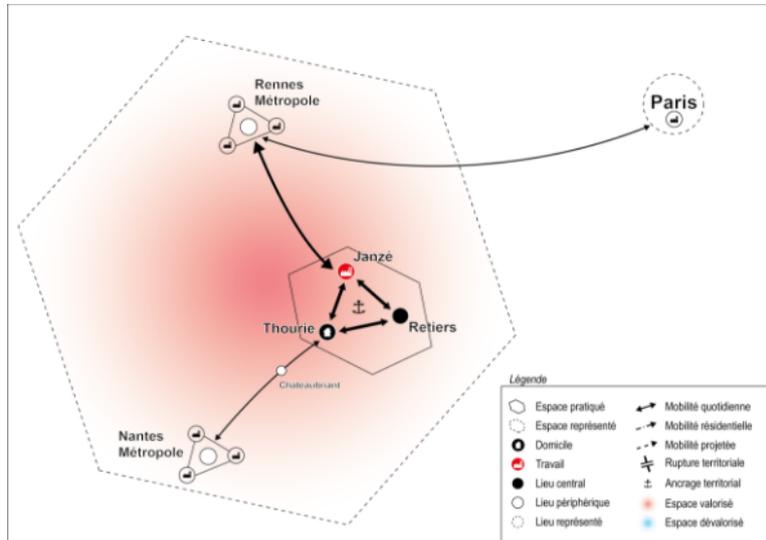
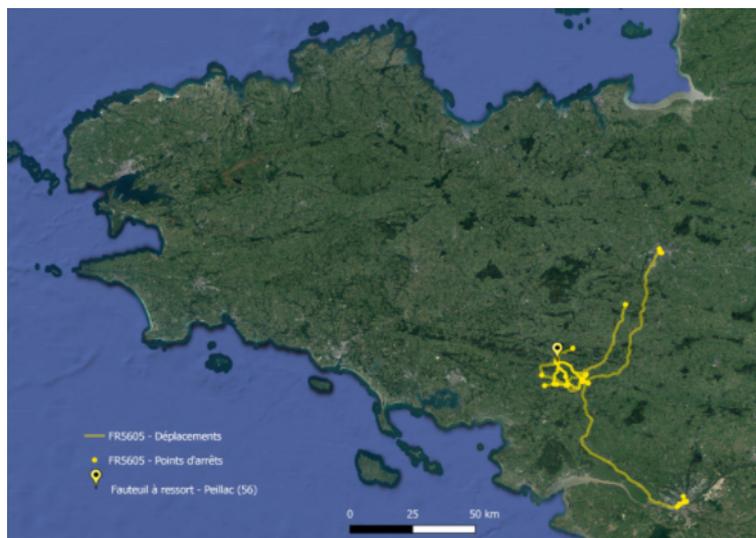


Schéma 3: Élicitation cartographique de LC3502 usager de La Canopée à Janzé (35) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)



Carte 11. Relevé GPS de FR5605 usager du Fauteuil à ressort à Peillac (56) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

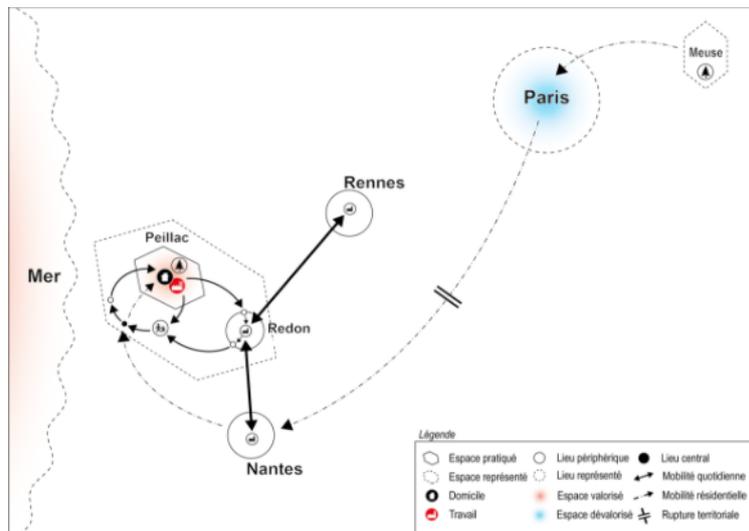


Schéma 4. Élicitation cartographique de FR5605 usager du Fauteuil à Ressort à Peillac (56) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

La motivation écologique recoupe en outre un ensemble d'autres valeurs ayant trait au rythme de vie, à l'organisation de la vie familiale, à la recherche de sens à travers l'activité professionnelle. Les déplacements quotidiens des individus enquêtés au Fauteuil à ressort (Carte 8 et Carte 11) témoignent sur le plan spatial de cette volonté d'ancrage territorial avec un recentrage sur le local autour de l'espace de coworking et de l'habitation.

« Franchement dans mon for intérieur je me dis que l'avenir pour moi il est dans le rural. Il est ici donc je me bats toujours quoi... même avec les élus [...]. J'ai vraiment envie qu'on travaille sur l'expérimentation de la place de l'artiste dans la cité mais en milieu rural. Ça ça fait partie de mes approches et le Fauteuil à ressort c'est l'expression de ça » (Entretien de réactivation FR5601, Fauteuil à Ressort)

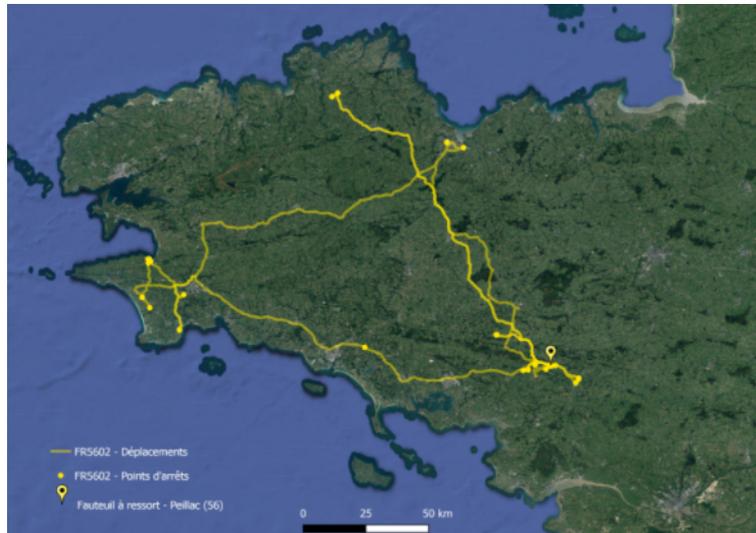
« Voilà, mon objectif c'est vraiment de relocaliser un maximum. Après ça n'exclura pas que je vais me déplacer une fois de temps en temps, mais mon objectif c'est de moins me déplacer et mon objectif à cinq ans c'est d'avoir une maison avec un terrain et des animaux. Je pourrai pas me déplacer comme ça 4-5 jours de suite » (Entretien de réactivation FR5605, Fauteuil à Ressort)

L'ancrage local prend notamment appui sur le nouvel espace de travail collaboratif, à travers les relations sociales qu'entretiennent les usagers qui le fréquentent, qui se retrouvent non seulement autour d'un intérêt professionnel commun les amenant à échanger et à collaborer mais également autour de valeurs partagées dépassant très largement le cadre limité de l'activité professionnelle.

« Ça dépasse certainement que l'aspect lieu de travail. Il y a aussi plein d'affinités, qui en sortent et qui fait que c'est un lieu qui est un peu différent des tiers-lieux aussi en ville » (Entretien de réactivation FR5602, Fauteuil à Ressort)

« C'est un endroit qui est plutôt convivial. Moi je trouve que cela correspond à une recherche de convivialité... et une volonté aussi de travailler en local. [...] Tu vois les gens ils pensent qu'on est vaguement artistes ou je sais pas quoi, alors qu'on est des gens qui rayonnons beaucoup. [...] En étant unis ici on représente quelque chose » (Entretien de réactivation FR5608, Fauteuil à Ressort)

Dans le cas du Fauteuil à Ressort, le collectif d'individus et la dynamique sociale à l'origine du lieu, qui s'apparente à ce que d'autres chercheurs ont qualifié d'« utopies concrètes d'échelle locale » (Flipo, 2020 ; Rouvière, 2016) en parlant de la nouvelle génération d'habitants néo-ruraux, constituent de puissants vecteurs de valorisation de l'espace local. Ces processus n'excluent toutefois pas des mobilités importantes comme l'illustrent les enregistrements effectués auprès des usagers de ces mêmes lieux (Carte 10 et Carte 12).



Carte 12. Relevé GPS de FR5602 usager du Fauteuil à ressort à Peillac (56) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

La mobilité, notamment celle orientée vers les espaces urbains, demeure une condition essentielle de l'activité professionnelle pour une part très largement majoritaire des usagers de NETC localisés dans les espaces de faible densité, y compris les plus isolés. Néanmoins, on constate une plus grande variabilité des schémas de mobilité des usagers en milieu rural (Carte 8, Carte 11 et Carte 12), vis-à-vis des NETC plus proches des cœurs métropolitains qui présentent des schémas de mobilités plus homogènes et plus systématiquement orientés vers les grands centres urbains (Carte 9 et Carte 10). L'analyse des traces GPS des individus permet d'identifier des formes d'inscription territoriale des usagers de NETC, selon que leurs mobilités sont plus ou moins polarisées par les espaces métropolitains notamment. Une plus grande variabilité des schémas de mobilité des usagers de NETC localisés dans les espaces de faible densité les plus isolés est notamment perceptible en fonction de l'activité professionnelle des usagers, mais également en fonction du temps et des périodes d'activité.

« Oui, en effet ça [la trace GPS] correspond à mon souvenir. En fait, ma mobilité professionnelle est tellement variable que je considère qu'il n'y a pas de semaine représentative. Mais par exemple ce qui peut est représentatif, c'est d'aller à un endroit et d'avoir deux ou trois lieux de travail, un là, un là et un là. [...] C'est beaucoup ça quand même pour moi, je fais rarement des sorties isolées. Je me suis jamais interdit d'aller quelque part, parce que j'en ai pas le luxe déjà,

donc toute proposition de travail est bonne à prendre, mais après, dès que ça implique un grand déplacement, je fais en sorte que ça soit pas un rendez-vous isolé » (Entretien de réactivation FR5609, Fauteuil à ressort)

4.2. Entre mobilité nécessaire et ancrage volontaire : la construction de nouveaux équilibres

Les entretiens approfondis auprès des usagers et l'enrichissement sémantique des traces GPS permettent d'éclairer les logiques sous-jacentes à cette plus ou moins grande variabilité des mobilités et, plus généralement, les différents types de rapports à l'espace qu'elles sous-tendent. Avant tout, il ressort de ces analyses un point commun à l'ensemble des enquêtés. Qu'ils soient usagers d'un NETC rural ou périurbain, la mobilité, en particulier automobile, apparaît pour eux, comme pour la majorité des habitants de ces espaces, une nécessité caractéristique du mode d'habiter dans les espaces de faible densité (Feildel et Martouzet, 2012). Synonyme de flexibilité et d'ouverture au monde, la mobilité automobile n'est que peu remise en question par ces usagers, y compris lorsqu'une offre de transport alternative à la voiture est disponible sur le territoire. Ce qui est en général le cas dans les franges périurbaines les plus proches des métropoles (et en particulier à Janzé). On distingue néanmoins là encore une différence entre les usagers enquêtés dans les espaces les plus proches des métropoles et ceux dans les espaces les plus éloignés. Ainsi pour les premiers, le recours à l'automobile, notamment dans les déplacements polarisés par l'espace métropolitain, apparaît généralement comme un allant-de-soi dont l'éventuelle remise en question n'est envisagée qu'à l'aune de critères d'efficacité et de rapidité, en particulier au regard de l'activité professionnelle.

« J'en avais marre de faire la route donc je cherchais une activité plus proche du domicile. Il y a eu plusieurs facteurs aussi : l'envie de se lancer dans l'entrepreneuriat, le fait d'oser le faire plus la lassitude des trajets et l'envie d'aspirer à une vie plus calme, mais ce n'est pas du tout le cas ! En fait c'était ça à l'origine, être maître de son rythme de travail. Les rythmes de travail sont assez soutenus mais on peut organiser son travail de façon libre et ça c'est une réussite par rapport au fait d'être astreint à des horaires fixes et donc à des déplacements fixes. Et en 18 ans j'ai vu les temps de trajets se rallonger entre [mon domicile] et Rennes, j'ai vu aussi les infrastructures routières beaucoup évoluer, mais avec des kilomètres de bouchons beaucoup plus importants sur la fin » (Entretien de réactivation LC3502, La canopée)

Pour les usagers des NETC situés dans les espaces les plus isolés, la mobilité en général et en voiture en particulier, bien que considérée comme inévitable, fait plus systématiquement l'objet d'un questionnement avec une mise en perspective à la fois au regard du travail mais plus particulièrement de l'ensemble des dimensions de l'habiter (logement, alimentation, consommation, loisirs, etc.). Dans ces deux registres, on observe chez les usagers de ces NETC les plus isolés des logiques de rationalisation et de compensation qui amènent les individus à envisager et mettre en œuvre de nouveaux équilibres entre mobilité nécessaire et ancrage volontaire. Les logiques de compensation se déploient notamment dans le registre de l'habitation, avec la culture d'un jardin potager par exemple, dans l'alimentation, avec la valorisation des circuits courts, mais aussi l'investissement dans la rénovation d'un logement ancien ou encore le recours à un fournisseur d'électricité renouvelable.

« [La mobilité] ça fait partie des critères de choix que l'on fait. Et là on cherche à acheter [un logement], et c'est vrai que c'est clair qu'on se pose sérieusement la question aussi, parce qu'on a goûté au confort du bourg. Et puis c'est rigolo parce que je pense qu'au départ on s'était pas du tout imaginé dans le bourg et c'est vraiment le fait d'y habiter et de voir que ça a des avantages clairs au quotidien. Si on avait pas essayé on se dirait « bah non on va pas s'installer dans le bourg ». C'est vrai que d'y être... enfin je vois bien tout ce que ça peut... si on se met dans un village éloigné du bourg, tous les déplacements en plus qu'il va falloir faire, notamment avec les enfants qui grandissent, les activités à faire, le collège, tout ça » (Entretien de réactivation FR5601, Fauteuil à ressort)

C'est vrai que je suis... j'ai mon côté écolo. Je me suis construit une maison plutôt bioclimatique et je suis bien voilà » (Entretien de réactivation FR5602, Fauteuil à ressort)

« On est chez Enercoop depuis 10 ans. C'est une coopérative d'électricité, quand tu es chez eux, tu es sociétaire. On a une espèce d'éthique quoi. Après c'est toujours... tu achètes une voiture électrique, on t'explique après finalement que la production de batterie, que... y a pas de solutions en fait. La solution c'est le vélo ou pas se déplacer quoi » (Entretien de réactivation FR5608, Fauteuil à ressort)

Dans le registre du travail, l'interconnaissance permise par la fréquentation du NETC apparaît comme une ressource non négligeable pour le partage d'opportunités et de savoir-faire. Quant aux logiques de rationalisation, elles

peuvent se manifester dans le cadre de l'activité professionnelle en prenant appui sur les relations sociales tissées au sein de l'espace de coworking, qui facilitent dès lors la recherche et la mise en œuvre de solutions de mobilité partagées, en co-voiturage notamment. Certains projets professionnels autour desquels les coworkers sont amenés à collaborer, du fait notamment de la proximité des domaines d'activité, donnent lieu assez naturellement à des déplacements en commun.

« Là c'est le retour à Peillac où j'étais avec [FR5609]. Je l'ai ramené chez lui [...]. Voilà c'est ça. Si c'est ce jour là, ce sera les mêmes traces [GPS]. Et [mon domicile] apparaît aussi souvent sur les mêmes traces [GPS] que [FR5609] » (Entretien de réactivation FR5602, Fauteuil à ressort)

Cependant, d'autres mobilités quotidiennes dont les motifs ne sont pas nécessairement reliés à l'activité professionnelle bénéficient également de la mise en relation des usagers grâce à l'espace de coworking, et de leur adhésion à un certain nombre de valeurs communes, pour enclencher des mobilités partagées.

« On a quand même travaillé à des choses. Justement on réfléchissait à des systèmes d'auto-stop. Il y avait une appli qu'avait développé la SNCF, qui était plus pour que les gens s'emmènent à la gare, et ça pouvait être complètement démonétisé. L'idée c'était de créer une ligne de bus virtuelle. Parce qu'on s'aperçoit que pour nos gamins, s'ils sont ados, qu'ils veulent aller au cinéma, ils pourraient prendre ça. Même s'ils font du stop par exemple, y a 8 chances sur 10 qu'ils tombent sur un voisin. Et du coup on voulait faire ça » (Entretien de réactivation FR5608, Fauteuil à ressort)

Bien qu'elles demeurent difficilement quantifiables, les logiques de rationalisation sont visibles sur les enregistrements GPS des usagers des espaces de travail collaboratif les plus isolés (Carte 12 et Carte 13). Assez nettement, on voit opérer dans ces espaces la « force des liens faibles » (Granovetter, 1973), ou l'effet d'encastrement des relations sociales, et le rôle du NETC opérant ainsi comme un catalyseur susceptible de contribuer concrètement à la transition mobilité.



Carte 13. Relevé GPS de FR5609 usager du Fauteuil à Ressort à Peillac (56) PERI#WORK (B. Feidel, 2022)

Conclusion : enjeux et perspectives pour une transition vers des modes d'habiter plus durables dans les espaces de faible densité

Si la réduction des mobilités n'apparaît clairement pas du point de vue des usagers comme une motivation première pour s'installer dans un espace de coworking, ce que confirment nos enquêtes, il n'en demeure pas moins que les nouveaux espaces de travail collaboratif semblent disposer d'un potentiel pour contribuer à la transition mobilitaire et à des modes d'habiter plus durables. Les conditions d'actualisation de ce potentiel apparaissent néanmoins comme pouvant varier selon les territoires dans lesquels ils sont localisés. En outre, les schémas de mobilité des usagers de NETC dans les espaces de faible densité n'apparaissent pas seulement liés au degré d'éloignement spatial vis-à-vis des centres métropolitains, à l'équipement ou à l'offre en matière de transport, mais plus fondamentalement à la capacité des NETC à former des nœuds socio-spatiaux dans un système de mobilités recentré sur le local.

En allant plus loin que d'autres enquêtes basées principalement sur des données déclaratives, nous avons pu mesurer objectivement les déplacements d'usagers de NETC localisés dans des espaces de faible densité. En tenant compte de la relative faiblesse du nombre d'individus enquêtés, les résultats obtenus grâce au suivi GPS exhaustif de leurs déplacements sur plus d'une semaine semblent indiquer que si ces NETC ne participent pas d'une réduction globale des mobilités de leurs usagers, ils ne contribuent pas non plus à leur augmentation. Ces premiers résultats vont ainsi à l'encontre des représentations et des discours simplificateurs et incitent

chercheurs et pouvoirs publics à y regarder de plus près pour mieux appréhender les conditions de la contribution des NETC à la transition mobilitaire. En ce sens, nous avons pu identifier à travers le phénomène de surreprésentation des modes doux dans les déplacements autour des espaces de coworking les plus éloignés des grands centres urbains une dynamique plus profonde, à laquelle les NETC ne semblent pas étrangers. Cette dynamique, qui prend appui sur l'activité professionnelle et l'encastrement des relations sociales, procède depuis le NETC à une valorisation de l'espace de proximité. Cette dynamique ne dépend pas seulement du territoire dans lequel est implanté le NETC mais semble devoir être reliée plus largement aux profils sociologiques et professionnels des usagers, aux motifs de fréquentation du NETC, et à la qualité des relations sociales qui y prennent place. En ce sens, les mobilités plus ou moins importantes que nous avons pu constater semblent dépendre au premier plan du niveau d'adhésion de l'utilisateur à un modèle de développement territorial centré sur le local, que viendrait catalyser le NETC. Ces résultats, qui devront être consolidés par de plus amples investigations, n'en pointent pas moins le rôle des mobilités spatiales comme vecteur de l'ancrage territorial et la capacité des espaces de coworking à favoriser des mobilités plus vertueuses sous certaines conditions, principalement d'ordre social. La mise en œuvre de ces conditions, si celles-ci venaient à être confirmées, relèverait dès lors moins des politiques infrastructurelles que des dispositifs d'accompagnement et d'animation des initiatives locales. Il conviendrait en particulier d'être attentif à ces dernières qui, pour certaines, pourraient concerner directement le registre mobilitaire, comme l'auto-organisation de systèmes de covoiturage. En ce sens, nos enquêtes pointent la nécessité d'élargir la compréhension de la contribution des NETC aux diverses logiques transitionnelles, sociale, professionnelle, écologique, et d'envisager celles-ci dans une perspective systémique, notamment du point de vue de leurs implications dans les registres du logement, de l'alimentation ou encore de la consommation d'énergie. A travers les phénomènes de rationalisation et de compensation que nous avons pu observer, c'est plus largement la contribution des NETC à des modes de vie et d'habiter plus durables dans les espaces de faible densité qui doit être envisagée. En outre, les contrastes relevés entre les différents espaces étudiés semblent plaider pour une différenciation géographique des politiques publiques d'accompagnement de ces nouveaux espaces de travail collaboratif.

Bibliographie

ADAM M., ORTAR N., MERCHEZ L., LAFFONT G.-H., RIVANO H., 2020, « Susciter la parole des cyclistes : traces GPS et vidéos au service de l'entretien », *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestemp.net/articles/susciter-la-parole-des-cyclistes-traces-gps-et-videos-au-service-de-lentretien/>

ADEME, 2014, « Alléger l'empreinte environnementale de la consommation des français en 2030. Vers une évolution profonde des modes de production et de consommation », Paris, ADEME, 66 p.

AKHAVAN M., MARIOTTI I., ROSSI F., 2021, « The rise of coworking spaces in peripheral and rural areas in Italy », *Territorio - Sezione open access*, 97-Supplemento, 35-42.

AUBERT F., AZNAR O., 2020, « Quel statut pour le rural face à l'affirmation des métropoles ? », dans MAINET H., RIEUTORT L. (dirs.), *Métropoles, villes intermédiaires et espaces ruraux – Quelles interactions au service du développement territorial ?*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, p. 15-30.

A'URBA, 2013, « Mailler le territoire en tiers lieux ? Etude qualitative et quantitative des usages potentiels en Aquitaine », Bordeaux, A'URBA, 120 p.

BAILLEUL H., FEILDEL B., 2011, « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », dans DEPEAU S., RAMADIER T. (dirs.), *Se déplacer pour se situer. Place en jeu, enjeux de classes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 25-55.

BAPTISTE H., FEILDEL B., HUYGHE M., 2018, « Quelles capacités des traceurs GPS à rendre compte des pratiques de mobilité quotidienne ? Une application sur des territoires de faible densité en Indre et Loire (37, France) », *Lucrările Seminarului Geografic « Dimitrie Cantemir »*, 46(1), 41-64.

BASSAND M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 245 p.

BASSAND M., KAUFMANN V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions ? », dans BONNET M., DESJEUX D. (dirs.), *Territoires de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, p. 127-140.

BENTAYOU G., HASIAK S., MARREL J., PERRIN E., RICHER C., 2019, « Les espaces de coworking : des outils au service de la mobilité durable ? », Paris, Cerema, 28 p.

BONTRON J.-C., 2008, « Les espaces ruraux résidentiels, configurations et dynamiques », *Pour*, 199(4), 87-95.

BRUNEAU I., RENAHY N., 2012, « Une petite bourgeoisie au pouvoir. Sur le renouvellement des élus en milieu rural », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 191192(1), p. 48-67.

CAGÉ A., 2021, *Des marges au centre: mettre le respect au coeur de relations métropolitaines*, Paris, Plan urbanisme construction architecture, 37 p.

CAILLY L., 2003, « Périurbain », dans LÉVY J., LUSSAULT M. (dirs.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 706-708.

CAILLY L., HUYGHE M., OPPENCHAIM N., 2020, « Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? », *Flux*, 121(3), 52-66.

CAILLY L., OPPENCHAIM N., 2020, « Mobilités spatiales : questions de méthode ! », *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestemp.net/articles/mobilites-spatiales-questions-de-methode/>

CAPDEVILA I., 2021, « Spatial processes of translation and how coworking diffused from urban to rural environments: The case of Cowocat in Catalonia, Spain », In *Culture, Creativity and Economy*, Routledge.

CGET, 2015, « Le télétravail : des avantages pour les entreprises, les travailleurs et les territoires », Paris, CGET, 4 p.

CHARDONNEL S., DEPEAU S., DEVOGELE T., MERICKSKAY B., THIBAUD J.-P., 2021, « La trace : notion partagée pour une recherche interdisciplinaire sur la mobilité des enfants », *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestemp.net/articles/la-trace-notion-partagee-pour-une-recherche-interdisciplinaire-sur-la-mobilite-des-enfants/>

DODIER R., 2015, « Innover dans la mobilité : une nécessité pour rendre les campagnes périurbaines habitables ? », *Géocarrefour*, 90(4), 297-306.

FEILDEL B., 2014, « La mobilité révélée par GPS : traces et récits pour éclairer le sens des mobilités périurbaines », *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, 28(1-2), 55-76.

FEILDEL B., MARTOUZET D., 2012, « La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains », *Recherche Transports Sécurité*, 28(3-4), 271-289.

FEILDEL B., MARTOUZET D., 2014, « Les sens des circulations : les sens vécu, objectivé et pratique des mobilités spatiales », *Recherche Transports Sécurité*, 30(2-3), 121-124.

FLIPO A., 2020, « Espaces de coworking et tiers-lieux. Les réseaux d'une nouvelle ruralité ? », *Etudes rurales*, 206(2), 154-174.

FLIPO A., 2021, « Tiers-lieux et espaces de coworking à la campagne : quel impact sur les mobilités ? », dans DEMOLI Y. (dir.), *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?*, Paris, MSH Paris-Saclay Éditions, p. 231-248.

FLIPO A., LEJOUX P., 2020, « Les dimensions sociales et spatiales du coworking : un état de l'art », *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestems.net/articles/les-dimensions-sociales-et-spatiales-du-coworking-un-etat-de-lart/>

FRANCE MOBILITÉS, 2021, « L'évolution des mobilités dans un contexte post-covid », Paris, Ministère de la Transition Ecologique, 26 p.

GRANOVETTER M.S., 1973, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360-1380.

HILAL M., BARCZAK A., TOURNEUX F.-P., SCHAEFFER Y., HOUDART M., CREMER-SCHULTE D., 2011, « Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux spécifiques (littoral, montagne et DOM) », Paris, DATAR, 78 p.

HUYGHE M., BAPTISTE H., CARRIÈRE J.-P., 2013, « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? », *Développement durable et territoires*, 4(3), <https://journals.openedition.org/developpementdurable/10000>

JOUFFE Y., BELTON-CHEVALLIER L., 2013, « A "triple bind": local attitudes to the energy crisis. A theoretical discussion on the situation of low-income households in French periurban neighbourhoods », Champs-sur-Marne, Colloque ASRDLF, 54 p.

JOUSSEAUME V., 2020, *Plouc pride. Récit pour les campagnes*, Habilitation à diriger des recherches, Toulouse, Université de Toulouse Jean Jaurès, 207 p.

KNAPP M.T., SAWY A., 2021, « Coworking Spaces in Small Cities and Rural Areas: A Qualitative Study from an Operator and User Perspective », In OREL M.,

DVOULETÝ O., RATTEN V. (dirs.), *The Flexible Workplace: Coworking and Other Modern Workplace Transformations*, Cham, Springer International Publishing, p. 113-130.

KRAUSS G., TREMBLAY D.-G., BAUELLE G., LE NADANT A.-L., MARINOS C., 2019, *Tiers-lieux. Travailler et entreprendre sur les territoires : espaces de coworking, fablabs, hacklabs...*, Rennes et Montréal, Presses universitaires de Rennes et Presses de l'Université du Québec, 212 p.

LE GOIX R., BERROIR S., 2016, « Gouverner les marges métropolitaines », dans *La France des marges*, Paris, Armand Colin, 448 p.

LE LAB OUISHARE, CHOROS, 2019, « Mille lieux. Objectiver l'impact des tiers-lieux sur les territoires », Paris, 100 p.

LEDUCQ D., 2021, « Les espaces de coworking : des instruments de résilience territoriale pour l'après-Covid ? », *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, 35(1-2), <http://journals.openedition.org/netcom/5569>

LEDUCQ D., DEMAZIÈRE C., COQUEL A., 2019, « Diffusion régionale et intégration urbaine des espaces de coworking. Les spécificités d'une région française faiblement métropolisée », *Géographie, économie, société*, 21(3), 145-169.

LÉVY-WAITZ P., 2018, « Mission coworking. Faire ensemble pour mieux vivre ensemble », Paris, Fondation Travailler autrement, CGET, 263 p.

LÉVY-WAITZ P., 2021, « Nos territoires en action. Dans les tiers-lieux se fabrique notre avenir ! », Paris, France Tiers Lieux, 282 p.

LIEFOOGHE C., 2018, « Le tiers-lieu, objet transitionnel pour un monde en transformation », *L'Observatoire*, 52(2), 9-11.

MARINOS C., BAUELLE G., 2019, « L'émergence des tiers-lieux hors métropoles en Bretagne : une lecture par les profils et trajectoires de leur fondateur », dans KRAUSS G., TREMBLAY D.-G. (dirs.), *Tiers-lieux. Travailler et entreprendre sur les territoires : espaces de coworking, fablabs, hacklabs...*, Rennes et Montréal, Presses universitaires de Rennes et Presses de l'Université du Québec, p. 41-60.

MARTOUZET D., BAILLEUL H., FEILDEL B., GAIGNARD L., 2010, « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Natures Sciences Sociétés*, 18(2), 158-170.

MEKDJIAN S., OLMEDO É., 2016, « Médier les récits de vie. Expérimentations de cartographies narratives et sensibles », *Mappemonde*, 118, 16, <http://mappemonde.mgm.fr/118as2/>

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, 2021, « Tiers-lieux pour télétravailleurs », <https://www.francemobilites.fr/solutions/tiers-lieux-pour-teletravailleurs>

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, INSEE, 2019, « Enquête mobilité des personnes », <https://www.insee.fr/fr/information/3365007>

PARANTHOËN J.-B., 2013, « Processus de distinction d'une petite-bourgeoisie rurale », *Agone*, 51(2), 117-130.

PERI#WORK, 2020, « Résultats de l'enquête en ligne sur les impacts de l'épidémie de COVID-19 pour les utilisateurs des espaces de coworking », Rennes, Université Rennes 2, <https://periwork.hypotheses.org/63>

PISTRE P., 2011, « Migrations résidentielles et renouvellements démographiques des campagnes françaises métropolitaines », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 2011(3), 539-555.

RENZO C., SPACCAPIETRA S., ZIMÁNYI E., 2013, *Mobility Data*, Cambridge University Press, 393 p.

ROUVIÈRE C., 2016, « Migrations utopiques et révolutions silencieuses néorurales depuis les années 1960 », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 133, 127-146.

SHELLER M., URRY J., 2006, « The New Mobilities Paradigm », *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226.

TISSANDIER P., MARIANI-ROUSSET S., 2019, « Les bénéfices du télétravail », *Revue francophone sur la santé et les territoires*, *Mobility, Transports and Health*, <http://journals.openedition.org/rfst/397#tocto3n7>

TOMAZ E., MORISET B., TELLER J., 2022, « Rural coworking spaces in the Covid-19 era. A window of opportunity? », In MARIOTTI I., BEDNAR P., DI MARINO M. (dirs.), *The COVID-19 pandemic and the Future of Working Spaces*, Routledge, p. 1-14.