

---

# Bien-être et mobilité bas carbone dans les espaces du quotidien

Léa De Frémont\*<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Laboratoire Ville Mobilité Transport – Université Gustave Eiffel, Université Gustave Eiffel – France

## Résumé

En France, les enjeux de santé et de mobilité ont été progressivement liés à travers des politiques publiques intersectorielles, par exemple autour de la promotion des mobilités actives (Alexander, 2023). Ces mobilités répondent en effet à un double enjeu sanitaire et environnemental. D'après la dernière enquête nationale sur les déplacements individuels réalisés en France, la mobilité réalisée dans un rayon de 80 km autour de son domicile représente 82 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>e. Un volume résulte presque exclusivement d'un seul mode de transport, la voiture (Le Goff, Nicolas and Verry, 2025). C'est pourquoi nous étudions les formes de déplacement répondant à l'impératif environnemental de réduction de la voiture en questionnant leur impact sur la santé, abordée à travers le bien-être.

Notre recherche cible les individus dont la mobilité quotidienne est bas carbone. Il s'agit d'individus qui, dans leurs déplacements de tous les jours, ont une utilisation faible voire inexistante de la voiture, et utilisent principalement des modes altermobiles (Vincent, 2008), alternatifs à la voiture (mobilités actives et transports public). Dans un contexte où la norme automobile (Urry, 2004) se maintient, nous souhaitons approfondir la façon dont les altermobilités sont vécues par les individus. La notion de bien-être nous permet d'analyser les liens entre la mobilité bas carbone et le fait de se sentir bien, à travers un état mental et/ou des sensations physique positive.

Notre approche du bien-être est à la croisée de plusieurs conceptions. Conformément à l'approche hédonique, nous envisageons le bien-être à la fois comme l'expérience de bonheur ou de joie. Dans une perspective plus proche de la tradition eudémonique, nous définissons également le bien-être comme un état de sérénité et d'épanouissement, lié à un sentiment de satisfaction ou de plénitude vis-à-vis de sa vie ou de certains domaines de celle-ci. Dans cette deuxième perspective, nous considérons par exemple les dimensions du bien-être psychologique, notamment définies par la psychologue Carol Ryff (Ryff and Keyes, 1995). De plus, l'apport des travaux sur les dimensions affectives et immatérielles de la mobilité (Aldred, 2013 ; Jensen, 2009 ; Jensen, 2009), nous permet d'envisager comme une source de bien-être la façon dont la mobilité permet une vie quotidienne alignée avec des valeurs, des aspects de son identité ou des aspirations.

Notre recherche s'attache donc à comprendre comment les mobilités bas carbone peuvent contribuer au bien-être dans ses différentes dimensions à partir de 54 entretiens semi-directifs réalisés au sein de 3 métropoles : Paris, Nantes et Bristol. La mobilité des personnes rencontrées est majoritairement choisie, répondant à des préférences et des arbitrages. De plus, pour la plupart d'entre elles, leur mobilité est source de bien-être à travers au moins une des

---

\*Intervenant

dimensions considérées.

Nous proposons d'analyser les variations géographiques du bien-être associé à la mobilité bas carbone. Dans les trois espaces étudiés, les possibilités de mobilité peuvent façonner différemment les aspirations des individus vis-à-vis de leur espace de vie, influençant le bien-être (Bailly, 1981). Notre recherche propose donc de contribuer à l'étude des constructions spatiales favorisant le bien-être (Fleuret, 2009).

**Mots-Clés:** Mobilité bas carbone, bien, être, mobilité quotidienne