

# Mobilités quotidiennes vers le travail en heures de pointe. Saisir l'opportunité qu'offrent les situations exceptionnelles pour accompagner le changement de comportement ?

Joël Meissonnier, Cyprien Richer

## ► To cite this version:

Joël Meissonnier, Cyprien Richer. Mobilités quotidiennes vers le travail en heures de pointe. Saisir l'opportunité qu'offrent les situations exceptionnelles pour accompagner le changement de comportement ?. 6èmes Journées nationales du management de la mobilité, Cerema; CNFPT, Jul 2018, Toulouse, France. halshs-02272854

**HAL Id: halshs-02272854**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02272854>**

Submitted on 28 Aug 2019

**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.



## Appel à contributions

Date limite de soumission : **mercredi 31 janvier 2018**  
 À retourner à l'adresse suivante : [jnmm2018@cerema.fr](mailto:jnmm2018@cerema.fr)

Auteur			
Nom	Meissonnier	Prénom	Joël
Fonctions	Chargé de recherches, sociologue.	Organisme	CEREMA
Adresse	44 ter rue Jean Bart, CS 20275 59019 Lille cedex		
E-mail	joel.meissonnier@cerema.fr		
Téléphone	(0)3.20.49.61.34		
Co-auteur 1			
Nom	Richer	Prénom	Cyprien
Fonctions	Chargé de recherche, géographe.	Organisme	CEREMA
Co-auteur 2			
Nom		Prénom	
Fonctions		Organisme	
Proposition de contribution			
Thème (cocher l'axe choisi)	<input type="checkbox"/> Axe 1 <input type="checkbox"/> Axe 2 <input type="checkbox"/> Axe 3 <input type="checkbox"/> Axe 4 <input checked="" type="checkbox"/> Axe 5	Quelles actions de management de la mobilité mettre en œuvre aujourd'hui ? Quelle place du management de la mobilité dans la gouvernance des mobilités ? Quels apports de l'innovation et du MaaS pour le management de la mobilité ? Comment le management de la mobilité peut-il contribuer à réduire les inégalités et faciliter un accès aux services à tous les publics dans tous les territoires ? Quelles politiques temporelles et d'aménagement pour la maîtrise de demande de mobilité ?	
Titre de la proposition	<p><b>Mobilités quotidiennes vers le travail en heures de pointe</b></p> <p><b><i>Saisir l'opportunité qu'offrent les situations exceptionnelles pour accompagner le changement de comportement ?</i></b></p> <p>Mots-clés :</p> <p><b><i>Changements des pratiques, management de la mobilité, heures de pointe, expérimentation, Lille, routines, situations de crise, conditions exceptionnelles.</i></b></p>		

Description  
courte (5  
lignes max)

L'ambition de notre recherche était de mieux comprendre les arbitrages modaux des salariés en heure de pointe lors des navettes domicile-travail et de tester des solutions alternatives à la voiture solo à l'aide d'un protocole expérimental. Incidemment, la recherche révèle qu'à la faveur d'une situation de crise (épisode neigeux, grèves, pénuries de carburant, inondation), l'essai de solutions alternatives à la voiture solo sont facilités. Dès lors, serait-il possible d'instrumentaliser ces phénomènes exceptionnels en vue d'une recombinaison des routines de mobilité quotidienne ?

## Résumé de la proposition

### • Problématique

La « sociologie de la conduite de vie » souligne toute l'importance que revêt la constitution de routines en tant que mécanisme stabilisateur de la vie quotidienne (Juan, 2014, De Coninck, 2014). Parce qu'elles réduisent la charge mentale, les routines sont fonctionnelles pour l'individu (Verplanken, Aarts, 1999). Ainsi, « le changement des habitudes de déplacement sur le trajet domicile-travail se heurte principalement à la question de la remise en cause des routines » (Vincent, 2010). D'un côté les routines réduisent la conscience qu'existent des alternatives modales et accentuent la prégnance du mode choisi (Verplanken et al., 1997). D'un autre côté, elles biaisent le regard porté sur les autres modes de transport en surévaluant leur coût notamment (Kenyon, Lyons, 2003 ; Prillwitz, Barr, 2009). Dans quelle mesure les situations de crise ou les événements exceptionnels qui poussent à essayer des solutions alternatives peuvent-ils contribuer à l'évolution du comportement de mobilité quotidien en heures de pointe ?

### • Le cadre de la recherche

Sous l'effet de la relative simultanéité des rythmes sociaux, une part importante des déplacements se concentre dans un laps de temps réduit, les « heures de pointes ». La densité des mobilités, notamment domicile-travail, dans une courte période de la journée « est à l'origine de la congestion des différents réseaux de transport, particulièrement dans les grandes villes » (Orfeuil, 2005). C'est dans la perspective d'une politique publique incitative au changement des pratiques de mobilité et d'évolution des programmes d'activité en heure de pointe que nous avons mené, au printemps 2016, une recherche expérimentale à Lille (co-financée par la *Région Haut-de-France* et la *Métropole Européenne de Lille*). Elle visait à mieux comprendre les arbitrages en heure de pointe de salariés et à expérimenter avec eux un protocole d'accompagnement au changement. Or le printemps 2016 nous a gratifié d'une succession d'événements imprévisibles et rares en pleine période d'enquête (épisode neigeux, trois appels à la grève pour contester la « loi travail », blocage des raffineries françaises entraînant des pénuries de carburant dans les stations-services, violent orage inondant le centre du Vieux Lille). Cette contribution vise à rendre compte de ces aléas sur les pratiques de mobilité.

### • Territoires d'expérimentation

Les terrains d'étude sont constitués de deux grandes zones d'emploi, d'importants générateurs de trafic : la zone d'activité de la Haute Borne à Villeneuve d'Ascq accolée à la cité scientifique de l'Université Lille 1 (10 000 salariés) et le CHR de Lille auquel s'est greffée la zone d'activité Eurasanté de Loos (20 000 salariés). Suite à une information de sensibilisation des chefs d'entreprises, certains d'entre-eux ont accepté que leurs salariés, s'ils étaient eux-mêmes volontaires, puissent intégrer le protocole d'enquête expérimental que nous leur proposons. Un questionnaire a alors été adressé à l'ensemble des personnels. On y trouvait notamment trois questions ouvertes demandant aux salariés d'expliquer ce qu'étaient pour eux les heures de pointes, les problèmes de stationnement et les problèmes de congestion et s'ils éprouvaient ces difficultés. À ceux qui affirmaient être en difficulté, nous leur avons proposé un accompagnement au changement.

### • Méthodologie

Nous avons proposé aux salariés de remplir des carnets de bord de mobilité hebdomadaires. 75 carnets ont été complétés par les salariés (sur papier ou via l'interface web) au cours des trois semaines d'enquête. La première semaine, les salariés racontaient avec force détails leurs déplacements domicile-travail ordinaires. La seconde semaine, ils tentaient d'éviter les heures de pointe soit en changeant de mode de transport, soit en faisant varier leurs horaires ou leurs programmes d'activité. En troisième semaine, nous leur demandions d'essayer de suivre nos conseils en mobilité et les carnets leur permettaient de raconter comment ils vivaient l'« aventure » que représentait pour eux cette expérience. Par ailleurs, certains salariés volontaires ont accepté d'être accompagnés et filmés au cours de leurs déplacements domicile-travail. Neuf parcours commentés (entretiens embarqués filmés de verbalisation du vécu routinier) et deux parcours du combattant (entretiens embarqués filmés en situation d'expérimentation d'une solution de transport nouvelle et non-routinière) ont pu être réalisés.