Quand les temps du travail bousculent la mobilité du quotidien

Eugênia Viana Cerqueira, Benjamin Motte-Baumvol, Olivier Bonin, Leslie Belton Chevallier

▶ **To cite this version:**

Eugênia Viana Cerqueira, Benjamin Motte-Baumvol, Olivier Bonin, Leslie Belton Chevallier. Quand les temps du travail bousculent la mobilité du quotidien. Rencontres Francophones Transport Mobilité 2019, Jun 2019, Montréal, Canada. hal-02389737

HAL Id: hal-02389737
https://hal.science/hal-02389737v1

Submitted on 2 Dec 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.

Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019

Titre :

Quand les temps du travail bousculent la mobilité du quotidien. Explorations à partir de données hebdomadaires.

Auteur(s) :

Eugenia VIANA CERQUEIRA, Post-Doc, UMR ThéMA CNRS-Université de Bourgogne Franche-Comté, eugeniadoria@gmail.com
Benjamin MOTTE-BAUMVOL, Maître de conférences HDR, UMR ThéMA CNRS-Université de Bourgogne Franche-Comté, benjamin.motte@u-bourgogne.fr
Olivier BONIN, Ingénieur des Ponts, des Eaux et des Forêts, AME/LVMT, IFSTTAR, olivier.bonin@ifsttar.fr
Leslie BELTON-CHEVALLIER, Chargée de recherche, AME/DEST, IFSTTAR, leslie.belton-chevallier@ifsttar.fr

Mots-clés :

Déplacements domicile-travail, mobilité quotidienne, Angleterre

Résumé :

Contexte
Au cours de ces dernières décennies plusieurs évolutions clés ont marqué le monde du travail en particulier la hausse du taux d'activité féminin, la mutation des rapports employeur-employé ou la place croissante des TIC. Ces évolutions tendent à modifier les caractéristiques des journées de travail, en termes d'horaires et de localisations des activités professionnelles, ce qui pourrait avoir un impact sur l'ensemble de la mobilité des actifs, voire de ceux qui bougent avec ou pour eux. En effet, par son rôle structurant dans les programmes d'activité, le travail est susceptible d'affecter les autres types d'activités du quotidien qui sont souvent couplées ou synchronisées avec le début ou la fin de la journée de travail, ou encore en raison de la porosité croissante entre le travail et les autres activités, permise par les TIC.
L'objet de ce projet de recherche est de comprendre en quoi les évolutions des journées de travail provoquent une mutation des déplacements quotidiens, leur orchestration. Le quotidien des actifs et de leur ménage est notre point d'entrée pour produire une analyse des déplacements des individus, le domaine de spécialité des chercheurs ici impliqués. Notre postulat est double :

- Les journées de travail sont de plus en plus atypiques ou pour le dire autrement de moins en moins uniformes. Elles connaissent une variabilité accrue en termes d'horaires et de lieux de travail. Les déplacements liés au travail devraient, en toute logique, gagner en variabilité et en multiplicité ;

- La plus forte variabilité des journées de travail conduit aussi à une plus forte variabilité entre les jours de la semaine des activités hors domicile et des déplacements qui s'y rapportent.

Pour investiguer de manière approfondie les différentes temporalités du travail et des mobilités qui en découlent directement (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels, etc.) ou indirectement (comme l'accompagnement ou l'approvisionnement du ménage), il apparait nécessaire de sortir du cadre d'analyse temporel « traditionnel » d'analyse des mobilités, à savoir la journée. Compte tenu des multiplicités de temporalité engendrées par les mutations examinées plus haut, d'autres échelles temporelles, plus larges, sont nécessaires. Pour ce faire, nos travaux s'appuieront sur les données de l'enquête déplacements (ED) de Grande-Bretagne dont la période d'observation est d'une semaine entière. Sa fréquence de réalisation est annuelle depuis 1995 et porte sur un échantillon représentatif de la population du pays. En France, l'Enquête nationale Transport Déplacement n'est réalisée que tous les dix ans environ, tandis que la période d'observation n'est que d'un seul jour ouvré et d'une journée du week-end. Ainsi, les données de l'ED de Grande Bretagne offrent des possibilités d'observation que ne permettent pas les enquêtes existantes en France et de nombreux autres pays européens. Nous en distinguons deux particulièrement. D'une part, elles permettent d'observer l'évolution des journées de travail, en termes d'horaires et de localisations, de façon continue sur une période d'une vingtaine d'années. D'autre part, elles permettent de prendre en compte les variations des journées de travail entre les différentes journées au cours d'une semaine. Ces deux possibilités de l'ED de Grande Bretagne en font une des rares sources de données existantes afin d'examiner de façon désagrégée l'articulation entre les journées de travail et les autres activités réalisées hors domicile.

Les apports d'une période d'observation d'une semaine

Pour pouvoir aborder la question des évolutions de la journée de travail et de ses effets du le programme d'activité des individus, il parait indispensable de disposer de données d'observation sur une période plus longue que la journée. En effet, la période d'observation des ED, portant sur un seul jour ouvré, semble contestable dans sa capacité à analyser la dimension quotidienne de la mobilité. Si une période d'observation d'une journée est bien adaptée à l'analyse agrégée de la mobilité quotidienne ou pour la modélisation du trafic, elle ne permet pas des analyses au niveau individuel ou concernant les motifs de déplacements. En effet, au niveau individuel, les activités hors domicile ne se répètent pas nécessairement tous les jours et les caractéristiques des déplacements varient d'un jour à l'autre. La période d'observation d'une seule journée dans les ED n'est donc pas adaptée à l'observation de la mobilité quotidienne au niveau individuel. En restant sur un cadre d'observation temporel trop restreint, on prend le risque de passer à côté de nombreuses activités dont certaines peuvent avoir une signification sociale importante et permettent de porter un regard plus compréhensif sur les inégalités de mobilité.

On peut prendre pour exemple les déplacements pour achat, qui comptent parmi les principaux motifs de déplacements, mais sont rarement journaliers, comme le montrent Mattioli et Anable

(2017) pour l'approvisionnement alimentaire. De même, les fréquences des déplacements relatifs à d'autres motifs sont plus relâchées encore. Axhausen et al. (2002) montrent ainsi que la période la plus pertinente pour étudier la fréquence de l'ensemble des motifs de déplacements des individus est de deux semaines et à défaut d'au moins une semaine entière.
Au regard de la fréquence et de la variabilité des différents motifs de déplacement et de l'approche du caractère quotidien de la mobilité comme expression d'une temporalité sociale et d'une routine, la période d'observation d'une seule journée en usage dans les ED en France constitue une limite de très forte ampleur pour les approches individuelles ou désagrégées. Cette limite est à même de fragiliser, voire de remettre en cause les résultats de nombreux travaux sur la mobilité quotidienne.

L'ED de Grande-Bretagne, seule enquête d'ampleur sur plusieurs jours

Aucun pays ni territoire n'effectue de façon régulière d'enquête sur plusieurs semaines. Seule la Grande-Bretagne dispose d'une ED nationale portant sur une période d'une semaine. L'échantillon enquêté chaque année en Grande-Bretagne est faible au regard d'autres ED nationales. Il comporte près de 7 000 ménages et 17 000 individus enquêtés chaque année. C'est moins que les 20 000 ménages et 45 000 individus enquêtés dans l'ENTD française et les 18 000 ménages et 43 000 personnes enquêtés dans l'ED d'Île-de-France ou même les 27 000 personnes enquêtées dans l'ED de Lyon. Néanmoins, il est possible et courant dans les études mobilisant les données de l'ED de Grande-Bretagne d'agréger plusieurs années et de les analyser ensemble, ce qui permet de dépasser les limites liées à la faible taille de l'échantillon annuel.

Bibliographie

AXHAUSEN, K. W., ZIMMERMANN, A., SCHÖNFELDER, S., RINDSFÜSER, G. & HAUPT, T., (2002), Observing the rhythms of daily life: A six-week travel diary, *Transportation*, vol. 29, n°2, p. 95–124.

MATTIOLI, G. & ANABLE, J., (2017), Gross polluters for food shopping travel: An activity-based typology, Travel Behaviour and Society, vol. 6, p. 19-31.