

# L'influence des déplacements professionnels sur les pratiques et les représentations de l'espace des grands mobiles



Soumis par Forum Vies Mobiles le ven, 11/24/2017 - 16:47

Discipline

Sciences sociales

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mots clés

Grands mobiles

hypermobiles

mobilité professionnelle

Mode de transport

Tous modes de transport

Niveau

Mémoire de master 2

Visuel

L'influence des déplacements professionnels sur les pratiques et les représentations de l'espace des grands mobiles

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Magali de Raphélis (Urbaniste)

Présentation longue

Titre du mémoire : L'influence des déplacements professionnels sur le rapport à l'espace. Le cas des grands mobiles .<

Pays : France<br> Université et laboratoire de recherche : Université Paris I Panthéon-Sorbonne (Paris)<br> Date :

2015<br> Directeur de recherche : Renaud Le Goix<br> <br> <br>

## 1/ Quel est votre thème de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

<br> L'émergence et le développement de ces situations de mobilité sont à l'origine de transformations pour les territoires. Mais, en dépit de l'essor de ce phénomène, rares sont les travaux qui s'intéressent à leurs effets géographiques et urbanistiques. La grande mobilité professionnelle a jusqu'à aujourd'hui été principalement abordée sous un angle sociologique, notamment pour son rôle de marqueur social (Depeau et Ramadier, 2011 ; Gherardi et Pierre, 2010), et pour ses effets sur les relations familiales (Legrand et Ortar, 2011 ; Ravalet et al., 2014). Quant aux travaux adoptant une approche géographique, ils se sont surtout intéressés à ses effets sur l'ancrage territorial des individus (Gustafson, 2009 ; Dubucq, 2011). En outre, les travaux traitant de la grande mobilité professionnelle incluent généralement tous les types de grande mobilité professionnelle, y compris les situations liées à de la pendularité de longue distance, ou à de la multirésidentialité qui impliquent une forme de régularité, et un nombre limité de lieux fréquentés sur le temps long, contrairement aux situations liées à des déplacements professionnels de courte durée. Dans mon mémoire, j'appelle « grand mobile » toute personne se déplaçant :

- pour un motif professionnel autre que celui de se rendre sur son lieu de travail habituel ;
- à une fréquence minimale d'environ une fois par mois ;
- pour une durée allant d'une journée à deux semaines.

Les rares travaux prenant les déplacements professionnels tels que définis ci-dessus pour seul objet d'étude se limitent à l'analyse des voyages d'affaire des cadres (Gherardi, 2008 ; Beaverstock et al., 2009). Or, les professions concernées s'étendent bien au-delà des seuls cadres. Ce mémoire se propose donc à la fois d'enrichir la connaissance de la grande mobilité et des déplacements professionnels en développant les points suivants :

- Quelles sont les caractéristiques sociodémographiques des grands mobiles ?
- À quelles nouvelles pratiques de l'espace urbain les déplacements professionnels donnent-ils lieu ? Les logiques d'utilisation de l'espace des personnes lors d'un tel voyage ne sont ni celles d'un touriste, ni celles d'un habitant. Quelles sont les conséquences de ce fait de la nature des activités exercées dans la ville, et de la faiblesse du temps passé sur place. Quelles sont alors les logiques d'utilisation de l'espace des grands mobiles lors de leurs déplacements professionnels ? Quelles sont les conséquences celles-ci peuvent-elles avoir sur l'organisation des territoires récepteurs de ce type de déplacements ?
- Lorsqu'ils sont réalisés de façon fréquente, quels effets ces déplacements peuvent-ils avoir sur les représentations et les pratiques personnelles de l'espace des individus ?

Ce travail met en évidence le fait que les grands mobiles adoptent des stratégies d'utilisation de l'espace visant à minimiser le temps passé en déplacement, loin de leur domicile et de leur lieu de travail habituel. Ces logiques résultent en une forte fréquentation des zones aéroportuaires et industrielles situées en périphérie des villes. En effet, les lieux de rendez-vous professionnels sont souvent situés dans ces zones, pour plusieurs raisons :

1/ Les bureaux attenants aux usines de production ou lieux de stockages sont souvent pris pour lieux de réunions, notamment dans le cas de déplacements pour visite aux équipes qu'il s'agit de rencontrer sur leur lieu de travail. Or, ces usines ou lieux de stockage se situent généralement en zone périphérique, à proximité des grands axes de transport routiers ou aériens.

2/ Quand ils ont le choix du lieu de rendez-vous, les grands mobiles privilégient des lieux facilement accessibles, donc situés à proximité des grands axes de transport. Ce critère joue à toutes les échelles : il intervient dans le choix de la ville qui se doit d'être bien connectée au reste du territoire (régional, national, européen ou international selon la portée de l'événement) et également dans le choix du lieu à l'intérieur de la ville qui doit être facilement accessible par l'ensemble des participants.

C'est ce qu'explique notamment Julien (cadre dans une société pétrolière) qui est souvent amené à rencontrer les partenaires avec qui il monte des projets dans des locaux qui n'appartiennent ni à son entreprise, ni à celle de son partenaire, afin de n'avantager aucune des deux entreprises : « *Le critère, ça va être la grosse ville pas trop loin de là où il est, parce qu'on sait que pour nous c'est facile, qu'on va pouvoir optimiser le temps, qu'il va y avoir un bon réseau de transports, que tu vas avoir de bons hôtels, voilà. On prend déjà l'avion pour aller dans une ville, on n'a pas besoin en plus d'arriver dans la ville et de se taper 4h de taxi ou 4h de route pour aller dans une autre ville.* »

Le choix d'une ville dépend ainsi principalement de son accessibilité depuis les pays des deux partenaires et de la qualité de son réseau de transport interne. À l'occasion d'une rencontre avec un partenaire localisé en Arabie Saoudite, la ville choisie pour l'exemple est Dubaï. De même, Pierre (auto-entrepreneur, conseiller technique des syndicats nationaux de médecins), qui dispense des formations dans de nombreuses villes de France, privilégie des salles situées en périphérie des grandes villes afin d'en faciliter l'accès pour les participants. Pour des formations en région parisienne, il se rend généralement dans des salles à proximité de l'aéroport d'Orly.

Les lieux d'hôtellerie choisis se trouvent également majoritairement en périphérie car les individus cherchent à minimiser leurs temps de transport une fois sur place : ils privilégient ainsi des endroits situés à proximité de leurs lieux de rendez-vous professionnels. Cela vaut également, bien que dans une moindre mesure, pour les choix des lieux de restauration et de loisirs s'il y a lieu.

La grande mobilité professionnelle confère ainsi de nouveaux usages aux espaces périphériques des villes. Elle renforce également l'importance des grands axes de transport dans l'organisation des territoires".<https://forumviesmobiles.org/threads/le-grand-mobilit%C3%A9-professionnelle-et-les-espaces-p%C3%A9riph%C3%A9riques-des-villes.1000/>

Cependant, contrairement aux idées reçues, les grands mobiles ne privilégient pas systématiquement les grandes enseignes mondialisées. Ces espaces sont appréciés pour leur familiarité et leur facilité d'usage, mais de nombreux grands mobiles préfèrent quand ils le peuvent fréquenter des lieux auxquels ils pourront s'attacher, qui peuvent constituer des points de repère et d'attache dans des villes qui leurs sont inconnues : des hôtels familiaux (avec tout de même un minimum de confort et de services), des cafés et restaurants locaux, etc.

Quand ils sont réalisés de façon fréquente, ces déplacements modifient les pratiques personnelles de l'espace des individus, notamment en matière de tourisme et de loisirs. Les déplacements professionnels et les lieux découverts à cette occasion tendent à renforcer leurs envies de voyage et à orienter leurs choix de destinations touristiques. Les déplacements professionnels sont en effet source de frustration pour les grands mobiles, qui voyagent dans des lieux lointains et inconnus mais n'ont pas la possibilité (par manque de temps) ou l'envie (du fait de leur solitude) de visiter les villes dans lesquelles ils se rendent. Le fait de voyager sur leur temps libre (week-end ou vacances) est ainsi un moyen de réduire cette frustration : ne pas avoir pu profiter du lieu : il n'est pas rare que certains grands mobiles reviennent à titre personnel dans des villes où ils s'étaient rendus pour motif professionnel, afin de découvrir la ville sous un autre angle. Ce désir de voyage entre tout de même en contradiction avec la fatigue que génèrent les déplacements professionnels, qui les incite à l'inverse à fréquenter des espaces familiers au cours de leurs voyages, source d'ancrage spatial et affectif. Les propos de Caroline (chercheuse) illustrent bien cette ambiguïté entre désir de voyage et besoin de repos :   
*« Je pense que t'as moins envie de te déplacer quand t'es en vacances. C'est un peu contradictoire, c'est-à-dire que quand tu voyages tu te dis « oh j'ai trop envie de voyager personnellement aussi pour en profiter » et quand tu rentres et que tu es crevée tu te dis « oh non c'est bon de me faire des vacances tranquille à la campagne », enfin tu vois là cet été je vais dans les Alpes. »*   
Dans la mesure où ils affectent les mobilités personnelles et touristiques des individus, les déplacements professionnels peuvent donc avoir des effets sur des espaces non directement concernés par ce type de déplacement.

## 2/ Si votre thèse comprend des recherches empiriques, en quoi consistent-elles ?

Ce travail de recherche s'appuie à la fois sur des analyses quantitatives et qualitatives. Les exploitations quantitatives réalisées à partir des données de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008<sup>[1]</sup>, visent à préciser la définition de la grande mobilité, et à caractériser socialement les grands mobiles. La piste d'une définition quantitative explorée dans ce mémoire (cf introduction) s'appuie sur deux variables : le nombre de déplacements professionnels (hors domicile-travail) de plus de 100 km réalisés au cours du mois précédent l'enquête, et le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre de ces déplacements. Toutefois, ni l'une ni l'autre n'est entièrement satisfaisante. Cela peut s'expliquer par le fait que la fréquence de déplacement des individus est rarement fixe mais peut changer en fonction des besoins et des périodes. La taille de la fenêtre d'observation des déplacements à longue distance décrits dans l'enquête gagnerait ainsi à être élargie : un recensement des voyages réalisés le mois précédent l'enquête paraît trop court pour des déplacements qui ne sont pas nécessairement réguliers. Ces analyses quantitatives visent également à caractériser socialement les grands mobiles, en interrogeant notamment la véracité de la figure stéréotypique du grand mobile : un homme de 35 à 45 ans, cadre d'entreprise, bénéficiant d'un salaire élevé et vivant dans une grande métropole<sup>[2]</sup> (voire tableau ci-dessous). On regrettera par ailleurs que cette enquête ne donne pas plus de précisions sur le motif du voyage lorsqu'il est professionnel et que les déplacements internes à chaque voyage ne soient pas décrits s'ils sont inférieurs à 100 km : il pourrait être intéressant de connaître les pratiques de mobilité des individus une fois sur place.

Afin de pallier les limites de ces exploitations quantitatives, j'ai également eu recours aux méthodes d'analyse qualitative en réalisant douze entretiens semi-directifs avec des individus effectuant des déplacements professionnels au moins une fois par mois. Afin d'entrer en contact avec ces individus, j'ai procédé par inter-connaissance puis me suis saisie de la méthode dite « boule de neige<sup>[3]</sup> ». L'objectif de ces entretiens était de saisir les pratiques spatiales des individus lors de leurs déplacements professionnels, de comprendre les logiques d'organisation sous-jacentes à ces pratiques et de mesurer leurs effets sur les mobilités personnelles des individus, notamment touristiques. Les personnes interrogées ont été amenées à présenter leurs déplacements professionnels de façon générale (motifs, fréquence, durée, etc.), mais également à décrire de façon plus précise leurs deux derniers déplacements professionnels. Elles ont également été interrogées sur leurs ressentis

vis-à-vis de ces déplacements afin de les amener à effectuer un retour réflexif sur leurs pratiques. Dans un dernier temps, nous étions invités à décrire leur mobilité personnelle afin de mesurer l'impact potentiel des déplacements sur les professionnels sur ces dernières. <br> <br>

### 3/ Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?

<br> Ce mémoire apporte trois principales contributions aux débats politiques et théoriques relatifs à la mobilité des personnes.

Premièrement, ce travail participe de la déconstruction de la figure du grand mobile comme homme d'affaire, dans la lignée des travaux menés par Emmanuel Ravalet, Stéphanie Vincent-Geslin et Vincent Kaufmann (2014). Certes, les hommes ont davantage tendance que les femmes à se déplacer pour motif professionnel, en particulier à de fortes fréquences, et les cadres d'entreprises sont largement surreprésentés parmi les individus mobiles professionnellement. Toutefois, les artisans, commerçants et professions d'entreprises sont également surreprésentés, et les professions intermédiaires sont également bien représentées (bien que sous-représentés par rapport à l'ensemble de la population), comme le montre le tableau de croisement présenté ci-après.

<br> <br> *Lecture : Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 58 % des individus ayant réalisé des déplacements professionnels dans le mois précédent l'enquête, alors qu'ils ne représentent que 26 % de l'ensemble des individus interrogés. De même, les hommes représentent 59 % des individus ayant réalisé un déplacement professionnel dans le mois précédent l'enquête alors qu'ils représentent 47 % des individus interrogés.*

[[{"type":"media","fid":"3282","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"813","height":"522"},"view\_mode":"default"]]

*Tableau 1 - Lien entre le nombre de déplacements professionnels effectués dans le mois et le sexe / la catégorie socio-professionnelle des individus. <br> Note : Les trois étoiles situées à côté des variables PCS et Sexe signifient que la p-value obtenue pour le test du  $\chi^2$  est inférieure à 0,01. <br> Source : Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008, 1<sup>er</sup> calcul de l'auteur. <br> Champ (ensemble des personnes interrogées) : France entière, actifs hors pendulaires de longue distance (« navetteurs »). <br> <br> Les entretiens réalisés confirment la variété des profils des grands mobiles. Toutes les catégories d'âge ont été rencontrées, allant de 24 à 62 ans, et les lieux de résidence des personnes interrogées sont variés. En plus, plusieurs individus occupent des fonctions qui sont rarement identifiées comme appartenant à la catégorie des « grands mobiles » dans l'imaginaire collectif. Il s'agit par exemple de Claude, podologue, qui se déplace fréquemment pour suivre les athlètes lors de leurs sessions intensives d'entraînement ou de leurs compétitions. Tous n'occupent donc pas des emplois de cadre d'entreprise.*

Deuxièmement, ce travail amène à relativiser l'idée selon laquelle les mobilités des hypermobiles seraient « réversibles » (Vincent-Geslin et Ortar, 2012). Si chaque déplacement ne produit pas nécessairement de déstabilisation sociale chez l'individu, pris dans leur globalité, ils introduisent des changements dans leurs pratiques et représentations de l'espace.

Troisièmement, ce travail nourrit le débat portant sur les suites à donner aux politiques de développement des moyens de transport à grande vitesse (la politique du « tout TGV » notamment). En élargissant les zones accessibles à moindre temps, ces politiques favorisent les déplacements professionnels de courte durée dont il convient d'anticiper les besoins et effets territoriaux. Les situations de grande mobilité restent aujourd'hui marginales, et ont donc relativement peu d'effets concrets sur l'organisation du territoire au-delà des zones industrielles et aéroportuaires. Toutefois, si elles venaient à se généraliser, les effets pourraient devenir notables. À rebours des politiques menées actuellement, on notera que de nombreux grands mobiles ont souligné leur volonté de ne pas voir les réseaux Wi-Fi se développer dans les moyens de transport, car ce sont les rares espaces dans lesquels ils peuvent encore se reposer ou travailler de manière continue. <br> <br>

### 4/ Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

<br> Ce mémoire invite à poursuivre les recherches sur les situations de grande mobilité liées à des déplacements professionnels fréquents, en les distinguant des situations de grande mobilité liées à de la multirésidentialité ou de la pendularité de longue distance.

L'effet constaté de ce type de grande mobilité sur les mobilités touristiques et de loisirs des individus laisse présager d'effets plus globaux et moins "pratiques" personnels de l'espace des individus. À ce titre, ces résultats appellent à approfondir les recherches portant sur les usages de l'espace des grands mobiles dans leur quotidien, en s'attardant notamment sur le rapport qu'ils entretiennent à leur quartier de résidence, dans la lignée des travaux menés par les chercheurs du programme de recherche MEREV sur les personnes circulants entre métropoles européennes (Dubucs et 2011). Les situations de grande mobilité liées à des déplacements professionnels fréquents tendent-elles à renforcer l'attachement des individus à leur ville ou quartier de résidence ou au contraire à les désancrer de leur lieu de résidence ?

Ce mémoire ayant mis en évidence l'importance de la fréquentation des zones aéroportuaires et industrielles au cours des déplacements professionnels, il pourrait également être intéressant d'analyser les effets de ces déplacements sur le territoire en adoptant non plus une approche par l'individu mais pas le lieu. Il s'agirait ainsi de repérer les marques éventuelles de l'intensification des déplacements professionnels sur l'organisation de ces espaces, comme par exemple présager de la relocalisation d'entreprises de services à proximité des axes de transport à grande vitesse ou l'apparition de salles de réunion dans ces zones.

Télécharger le mémoire :

[[{"type": "media", "fid": "3280", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "463", "height": "653"}, "view\_mode": "default"}]]

<br><br>

Références bibliographiques :

Beaverstock, J. V., Derudder, B., Faulconbridge, J. R. et Witlox, F. (2009). « International business travel : some explorations ». *Geografiska Annaler : Serie B, Human Geography*, 91(3):193–202.

Depeau, S. et Ramadier, T. (2011). « Introduction ». In *\*Se déplacer pour se situer : places en jeu, enjeux de classes\**, pages 9–24. Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Dubucs, H., Dureau, F., Giroud, M., Imbert, C., André-Poyaud, I. et Bahoken, F. (2011). *Les circulants entre métropoles européennes à l'épreuve de leurs mobilités. Une lecture temporelle, spatiale et sociale de la pénibilité*. » *Articulo - Journal of Urban Research [en ligne]*, 7. Consulté en ligne le 24/02/2017 : <http://articulo.revues.org/1810>.

Gherardi, L. (2008). *\*La mobilité ambiguë. Pour une sociologie des classes sociales supérieures dans la société contemporaine\**. Thèse de doctorat, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales et Université Catholique de Milan.

Gherardi, L. et Pierre, P. (2010). « Mobilités géographiques et écarts de pouvoir au sein de trois entreprises mondialisées. Mobiles, immobiles et ubiquistes. » *Revue européenne des migrations internationales*, 26(1):161–185.

Gustafson, P. (2009). « More cosmopolitan, no less local ». *European Societies*, 11(1):25–41.

Légrand, C. et Ortar, N. (2011). « L'hypermobilité est-elle à l'origine de nouveaux modes d'habiter ? » In Depeau, S. et Ramadier, T., éditeurs : *Se déplacer pour se situer : places en jeu, enjeux de classes*, pages 57–72. Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Ravalet, E., Vincent-Geslin, S. et Kaufmann, V. (2014). *\*Tranches de vie mobile. Enquête sociologique et manifeste sur la grande mobilité liée au travail\**, éditions Loco /Forum Vies Mobiles, Paris.

Vincent-Geslin, S. et Ortar, N. (2012). « Aller et retour : une utilisation réversible de l'espace. » In Vincent-Geslin, S. et Kaufmann, V., éditeurs : *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite ... plus mobiles ?*, pages 35–49. Descartes et Cie, Paris.

[^1]: Cette enquête, réalisée par l'INSEE de façon décennale, a pour objectif de décrire les pratiques de mobilité des Français, tant sur leur temps de travail que de loisirs. Pour la version de 2008, la récolte des données s'est étalée sur l'année (d'avril 2007 à 2008), afin de tenir compte de la saisonnalité des mobilités. Au total, 18 632 individus ont répondu à l'enquête. Il leur a entre autre été demandé de décrire tous leurs voyages de plus de 100 km au cours des 4 semaines précédant l'enquête. À noter que les déplacements professionnels d'une personne exerçant sa profession dans un moyen de transport (pilote de ligne, steward, chauffeur routier, etc.) ne sont pas décrits dans ces bases. Plus d'informations concernant la méthodologie de l'enquête sont disponibles sur le site du ministère chargé des transports :

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transports-deplacements-entd-2008.html>. [^2]: À cette fin, plusieurs modèles de régression expliquant le nombre de déplacements professionnels réalisés dans le mois sont présentés. Le modèle le plus abouti est de type Zero-inflated Negative Binomial, qui est organisé en deux parties : un premier ensemble de variables est utilisé pour estimer la probabilité

qu'a un individu d'être professionnellement mobile (nombre de déplacements professionnels au cours du mois précédant l'enquête) différent de 0) <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.05.001> et <https://www.mobilites.org/then> nombre de déplacements professionnels réalisés parmi les individus mobiles. [^3]: Si cette méthode peut comporter des biais puisqu'elle s'appuie sur un réseau personnel, elle semble toutefois être la plus apte à surmonter les difficultés que peut comporter l'entreprise d'une telle recherche, à savoir, comme le notent L. Gherardi et P. Pierre : la méfiance des grandes entreprises vis-à-vis des sciences sociales, les difficultés de repérage des interviewés et surtout leur disponibilité réduite (2010). [^4]: D'après S. Vincent-Geslin et N. Ortar « toutes les mobilités impliquant le franchissement de grandes distances par des moyens de transport rapides et des retours à court terme » seraient « réversibles » car elles n'introduiraient chez le voyageur aucun réel changement ou déséquilibre potentiel (Vincent-Geslin et Ortar, 2012, p.41).

## Chapô

La mondialisation et le développement des transports à grande vitesse ont fait naître au cours des dernières décennies un nouveau type de voyage : le déplacement professionnel de courte durée. Les échanges de marchandises, de savoirs et de savoir-faire s'établissant souvent à l'échelle internationale, nombre d'individus sont désormais amenés à se déplacer sur de longues distances pour des raisons professionnelles. Les motifs de ces déplacements peuvent être variés, mais leur durée est généralement courte, allant d'une journée à une semaine. Certaines professions conduisent à réaliser des déplacements de ce type de façon fréquente, d'une à plusieurs fois par mois : on dit alors des individus concernés qu'ils sont des « grands mobiles ».

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Diversité des modes de vie

Représentations

Rythmes de vie

Travail

Type d'article

Mobilithèse