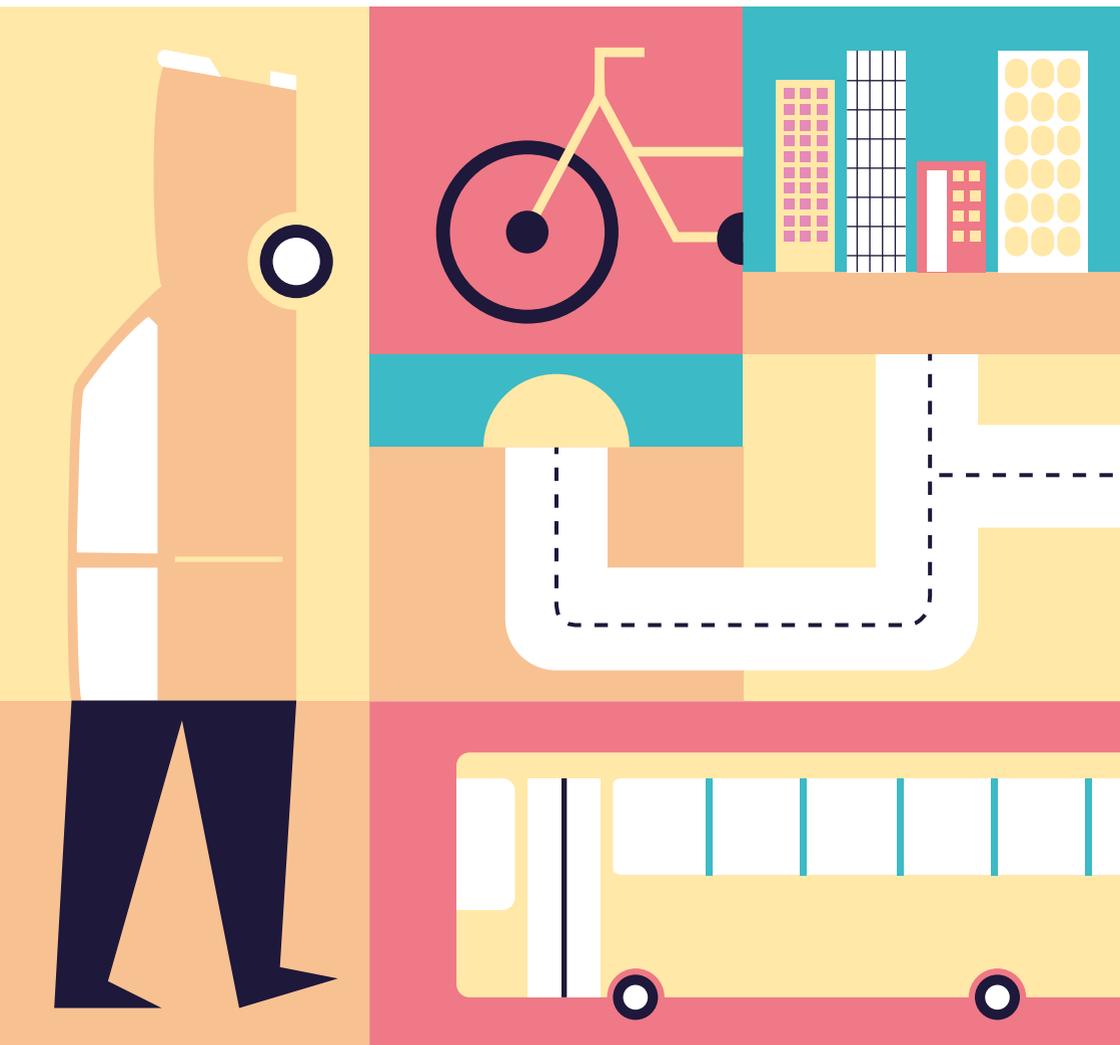




# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?



**DIRECTION**  
Yoann Demoli

**COLLOQUE**  
27 février 2020  
UVSQ – Laboratoire Printemps  
Guyancourt





# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

## **COLLOQUE**

27 février 2020

UVSQ – Laboratoire Printemps

Guyancourt

## **DIRECTION**

Yoann Demoli



©MSH Paris-Saclay Éditions, 2021.

4, avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette

[www.msh-paris-saclay.fr](http://www.msh-paris-saclay.fr)

ISBN 978-2-490369-06-5

## **Formes d'usage des voitures**

### ***Comment les professionnels mobiles gèrent leurs contraintes de déplacement***

Reinhard GRESSEL

La mobilité des personnes en voiture, que ce soit en zone peu dense ou dans les centres urbains, n'est pas seulement le fait de particuliers : d'autres catégories d'usagers de la route se déplacent en voiture pour des raisons qui ne sont pas « privées » (y compris les trajets domicile-travail), mais professionnelles. Il s'agit par exemple des professionnels itinérants du transport ou des professionnels mobiles. Notre contribution<sup>1</sup> se propose de présenter cette dernière catégorie particulière d'usagers de l'automobile qui contribuent de façon non négligeable à la circulation automobile et qui éprouvent de grandes difficultés à se passer de l'usage des voitures.

Les professionnels mobiles sont des actifs qui, pour exercer leurs métiers, doivent se déplacer de façon autonome en dehors de leurs entreprises ou structures d'appartenance, afin de se rendre chez un « client » sur un site particulier où leurs compétences et leur intervention sont requises (Gressel & Mundutéguy, 2008). Ils se livrent souvent, dans un rythme quotidien, à des déplacements réguliers et répétés ; les professionnels du soin, de l'aide à domicile ou encore les techniciens de maintenance en sont de bons exemples.

Nous distinguons d'une part les professionnels mobiles des professionnels du transport (conducteurs de bus et de camions, livreurs, etc.),

---

<sup>1</sup> Cette contribution s'appuie sur une recherche (financement ADEME AACT-Air) qui comporte une enquête de plus de 160 entretiens et une dizaine d'observations.

dont le cœur de métier est la production de déplacements de personnes ou de biens, et d'autre part les professionnels mobiles de l'ensemble des actifs qui réalisent de simples trajets domicile-travail. Les professionnels mobiles ne constituent donc pas à proprement parler une catégorie spécifique d'actifs, mais la mobilité constitue une modalité structurante de leur activité professionnelle.

### **Travail et mobilité**

Depuis plusieurs dizaines d'années, des tendances de fond dans l'économie produisent l'émergence d'un mouvement d'externalisation des activités des entreprises (Feenstra & Hanson, 1996), ainsi que le développement d'une économie de services aux entreprises et aux particuliers (Gadrey, 2003). Auparavant plutôt concentré, le dispositif de production des entreprises produisant des biens et des services devient plus diffus.

Il en résulte que les travailleurs doivent s'adapter à un modèle productif de plus en plus flexible (Cresswell, 2003), entraînant une croissance de la mobilité dans le cadre de l'activité professionnelle. Les formes d'activités professionnelles sont de plus en plus dépendantes de la mobilité, puisque beaucoup d'opérations réalisées autrefois en interne sont désormais effectuées par des entreprises extérieures avec des professionnels qui se rendent sur place (prestations de service). Par conséquent, la mobilité devient un élément structurant de l'exercice de nombreux métiers. Cette mobilité concerne non seulement des professions et des individus très particuliers tels que les cadres supérieurs très mobiles et hyper connectés, mais devient aussi un fait massif pour un grand nombre de métiers tout à fait communs et ordinaires.

En effet, les professionnels mobiles représentent une population nombreuse. Les résultats des enquêtes montrent que la mobilité dans l'exercice de la profession concerne environ un quart des actifs (Crague, 2003). Les Enquêtes Nationales Transports (ENT) de 1981 et 1993, réalisées par le ministère chargé des transports et l'INSEE, montrent que la variabilité des lieux de travail a connu une forte croissance chez les actifs en emploi. Ainsi, en 1993, un actif sur quatre exerce tout ou partie de son activité sur un lieu qui n'est pas son lieu de travail fixe habituel (externalisation

des tâches ou missions). Par ailleurs, cette population a connu une croissance rapide, même si elle semble stagner ces dernières années.

Selon les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) consolidées<sup>2</sup>, les professionnels mobiles, qui représentent entre 18 % et 22 % des actifs en France, consacrent entre 2 et 8 heures à leurs déplacements (1h25 en moyenne pour les non mobiles) et parcourent entre 54 et 68 km en moyenne (31 km en moyenne pour les non mobiles). Ils réalisent 21 % de l'ensemble des distances parcourues sur une agglomération. Leurs modes de déplacement sont la voiture (conducteur) pour 56 %, les véhicules utilitaires (camion, fourgon, camionnette) pour 15 %, puis viennent la marche pour 9 % et les transports en commun pour 7 % (Gressel *et al.*, 2020).

### **Le cas des professionnels mobiles**

La mobilité dans l'exercice même de l'activité professionnelle dont il est question ici est en premier lieu conditionnée par les possibilités physiques de déplacement des professionnels mobiles. Ainsi, nous pouvons supposer, sans grand risque d'erreur, que cette mobilité a pris de l'ampleur avec l'essor des moyens techniques de déplacement et tout particulièrement de l'automobilité. L'évolution rapide à partir des années 1980 des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et les possibilités de communication et « d'agir à distance » qu'elles procurent ont sans doute fortement contribué à un développement accéléré de cette mobilité au sein même du travail, sans que l'on puisse toutefois établir un lien de causalité directe (voir à ce propos les explications du rapport sur les TIC et les conditions de travail de Klein & Ratier (dir., 2012).

La mobilité des professionnels mobiles peut donc être considérée comme une partie intégrante de leur activité professionnelle. Mais nous constatons que le statut de cette mobilité ne va pas de soi.

Les professionnels mobiles se distinguent des professionnels du transport (conducteurs de camions, livreurs, etc.) par un point capital : pour ces derniers, le déplacement est le cœur même de leur activité, ce sur quoi ils sont engagés, rémunérés et évalués. La production de déplacement

---

<sup>2</sup> Pour les explications sur la méthodologie des EMD, se reporter à Gressel *et al.*, 2020.

est au centre de leur identité professionnelle (Hamelin, 1985). Ce n'est absolument pas le cas pour les professionnels mobiles, pour qui le déplacement est une activité secondaire, certes indispensable à l'exercice de leur activité principale, mais qui reste largement ignorée et même dans certains cas plutôt niée par les entreprises, voire par les professionnels concernés eux-mêmes.

Pour les professionnels mobiles, le cœur de métier, l'activité pour laquelle ils sont recrutés, par rapport à laquelle ils sont évalués, celle qui pour eux fait sens dans leurs rapports avec leurs interlocuteurs, clients et plus largement leur entourage social, est leur activité principale, leur métier (Gressel & Mundutéguy, 2008), comme par exemple plombier, réparateur d'ascenseur, dépanneur de photocopieurs, infirmière d'hospitalisation à domicile, aide-ménagère, etc.

La tâche secondaire de déplacement ne fait généralement l'objet d'aucune valorisation de compétence, voire même de reconnaissance de difficultés particulières. Ainsi, on peut observer que le déplacement est dans un très grand nombre de cas ignoré s'il n'est pas même franchement nié. Il n'en reste pas moins crucial dans l'organisation de l'activité, du fait de sa très forte exposition à des événements plus ou moins imprévisibles. Ces événements sont susceptibles de réduire directement ou indirectement les ressources temporelles, spatiales ou même matérielles des professionnels mobiles.

### *Situations de travail d'une grande diversité*

Les professionnels mobiles sont engagés dans une très grande diversité et variabilité de situations au cours de leurs déplacements, et plus largement dans l'ensemble de leurs activités, dont voici quelques dimensions récurrentes.

En premier lieu, de nombreux professionnels mobiles se trouvent en situation de prestation de service. Cette situation peut dans certains cas se transformer en situation de coopération (Falzon & Lapeyrière, 1998), dans laquelle le bénéficiaire et le prestataire de services la coproduisent. Il faut toutefois indiquer que la coopération avec le client n'est pas systématique. En particulier dans le cas des techniciens de maintenance industrielle, la demande du client peut ne pas être sincère et avoir pour

simple objectif de mesurer les temps d'intervention en cas de situation de panne. Selon les cas de figure, la relation peut ainsi passer de la coopération à la subordination pure et simple, et réciproquement. Mais de façon générale, l'efficacité du travail des professionnels mobiles doit beaucoup à leur compétence de nouer des rapports de coopération avec les personnes présentes sur les sites de leurs interventions. Et pourtant, ce type de compétence ne leur est que très rarement reconnu officiellement.

Ensuite, le travail des professionnels mobiles peut principalement concerner soit des objets techniques, soit des objets humains. Suivant les cas, le travail sélectionne alors chez les personnes susceptibles d'occuper les emplois correspondants des dispositions qui induisent autant de façons de faire que de façons d'être. De toute évidence, les services à la personne ont un caractère humain. Ils s'exercent sur un objet humain et nécessitent des compétences humaines et sociales, telles qu'être capable d'établir des contacts, d'être à l'écoute, de faire preuve d'empathie, etc. Pour autant, dans ces activités, la technique est présente sous forme de savoir-faire, de gestes techniques, comme la réalisation de prélèvements sanguins ou la réalisation de pansements pour des personnels soignants. À l'inverse, les professionnels qui exercent leur activité sur des objets techniques (machines, appareils, installations) mettent en œuvre non seulement et de toute évidence des compétences techniques, mais aussi des compétences humaines et sociales. C'est tout particulièrement vrai pour les professionnels qui interviennent au domicile de particuliers pour l'entretien et la réparation d'appareils ménagers, d'installations d'électricité, de plomberie, de chauffage, de chaudières, etc. Au-delà de l'intervention et de sa facturation, le professionnel doit savoir parler au client, lui expliquer la panne ou l'opération en cours, négocier un délai ou une interruption de l'intervention en cas de pièce manquante ou à remplacer, le rassurer, lui donner des conseils, être poli, ne pas salir ni abîmer, nettoyer et remettre tout en place comme avant l'intervention, etc.<sup>3</sup>

Les professions commerciales sont également concernées par cette dimension : leurs activités comportent de nombreux aspects allant de la simple prise d'informations (enregistrement de commandes), à la gestion

---

<sup>3</sup> Cf. la coproduction de service dans Gressel & Mundutéguy, 2008.

de relations sociales avec les chefs de départements, chefs de rayons et autres chefs de ligne de produits, en passant par des opérations physiques et logistiques telles que le remplissage de rayons. L'immense majorité de ces tâches imposent le déplacement du commercial chez le client.

La mobilité dans le travail concerne enfin les professions d'encadrement, c'est-à-dire tous les salariés qui exercent des fonctions de commandement, de contrôle ou d'expertise, à travers des fonctions de managers ou d'ingénieurs, et qui sont amenés à se déplacer fréquemment, soit sur des sites géographiquement dispersés de leurs entreprises, soit chez des partenaires, clients ou sous-traitants pour accomplir en coprésence les opérations de négociation, de gestion, de coordination, etc.

### *Situations de subordination multiples*

Du fait que les professionnels mobiles exercent leur activité à l'extérieur de leurs entreprises, ils se trouvent engagés dans des systèmes de subordination multiples. On peut en distinguer au moins quatre niveaux. Par exemple, pour les techniciens de maintenance, il existe une subordination d'abord par rapport aux fabricants du matériel des marques dont ils assurent la maintenance, ensuite par rapport aux entreprises concessionnaires ou distributrices dont ils sont les employés, puis par rapport aux clients institutionnels qui signent les contrats de location, d'achat et/ou d'entretien des machines, enfin par rapport aux utilisateurs qui se servent au quotidien de ces machines<sup>4</sup>.

Ce type de configuration et le système de subordination qui l'accompagne sont tout à fait transposables à d'autres situations de travail de professionnels mobiles. On peut prendre l'exemple des professionnels soignants à domicile qui interviennent en mission à la demande de leur employeur – établissement public ou entreprise de santé –, sur prescription d'un médecin traitant, auprès d'un patient à son domicile, et ce en présence de membres de la famille qui prennent en charge une partie des soins du patient.

---

<sup>4</sup> Cf. la communication de Reinhard Gressel, « Dépanner des photocopieurs. Des techniciens de maintenance itinérants entre isolement et subordination », lors des *XIII<sup>e</sup> Journées Internationales de Sociologie du Travail*, qui se sont tenues à l'Université Libre de Bruxelles (Belgique), les 25, 26 et 27 janvier 2012. Une version écrite du texte est disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://metices.ulb.ac.be/IMG/pdf/GRESSEL.pdf>

*Collectifs de travail à distance*

Étant donné que les professionnels mobiles exercent leurs activités à l'extérieur de leurs entreprises ou structure d'appartenance, ils se trouvent généralement seuls face à leurs « clients ». Cette situation peut les rendre vulnérables et induire un rapport de force qui n'est pas en leur faveur. Néanmoins, ils tentent quasi systématiquement de contrebalancer cette situation d'isolation physique par un recours intensif aux TIC, et tout particulièrement au téléphone, afin de maintenir un contact avec leurs collègues. Par exemple, dès qu'ils rencontrent un problème technique sur une machine ou un site, les techniciens de dépannage et de maintenance échangent informations et conseils au téléphone avec des collègues dont ils savent qu'ils connaissent mieux son fonctionnement, ses particularités ou ses pannes récurrentes. Et nous observons des fonctionnements tout à fait équivalents chez les professionnels soignants à domicile.

C'est ainsi que les professionnels mobiles constituent un réseau de relations rapidement mobilisable à distance, qui constitue pour eux un véritable collectif de travail « virtuel » – ou plus exactement à distance –, et qu'ils peuvent en quelque sorte engager pour être soutenus dans leur situation de travail isolé.

*Aléas dans le travail*

Les activités des professionnels mobiles sont exposées à un très grand nombre d'aléas susceptibles de perturber le déroulement de leur travail. Ces aléas proviennent soit de leur activité principale, qui correspond à l'exercice de leur métier, soit de leur activité secondaire, qui elle correspond à leur mobilité, leurs déplacements.

En ce qui concerne les aléas en rapport avec leur métier, on peut citer, par exemple, pour un technicien de dépannage ou de maintenance, le manque d'une pièce de rechange ou la découverte d'une panne plus importante que prévu. Il peut aussi s'agir d'une panne impromptue sur une installation, alors que le technicien est en train de réaliser une opération de maintenance sur une autre installation, maintenance qu'il doit interrompre pour dépanner la première machine ; ou encore, une infirmière qui découvre lors d'une visite chez un patient que son état de santé s'est considérablement dégradé depuis sa dernière visite et qu'elle

est obligée de prolonger les soins ou même de lancer une hospitalisation. Elle peut aussi constater à son arrivée le décès d'un patient, ce qui l'oblige à interrompre sa tournée au moins pour une heure ou deux afin de prévenir les membres de la famille du défunt et de les assister ensuite dans leurs démarches.

Dans l'immense majorité des cas, les professionnels mobiles se débrouillent d'abord seuls dans ce type de situation et ne font intervenir leur hiérarchie que dans un second temps. Il n'est même également pas rare que les professionnels mobiles prennent en charge l'ensemble de la réorganisation du travail qui résulte de cet aléa et informent leur hiérarchie seulement après. Cette façon de faire n'est pas vraiment réglementaire, mais elle est jugée plus efficace par l'ensemble des intervenants, y compris ceux de l'encadrement (qui, bien évidemment, ne peuvent pas l'admettre officiellement).

#### *Aléas dans la circulation*

En ce qui concerne les aléas qui proviennent de leurs déplacements, il y en a principalement trois : les encombrements de la circulation – que ce soient des embouteillages assez prévisibles et récurrents (comme ceux des heures de pointe de trafic du matin ou du soir, ou encore des marchés de rue hebdomadaires), ou que ce soient des difficultés de circulation imprévisibles (comme des embouteillages qui résultent d'un accident ou d'un véhicule en panne) –, les pannes ou les accidents dans lesquels les professionnels sont eux-mêmes impliqués, et enfin les difficultés de stationnement au plus près du lieu de leur intervention.

Les professionnels mobiles sont donc en mesure de s'organiser pour faire face aux multiples aléas qu'ils rencontrent dans leur travail, mais il est frappant de voir que ce travail d'organisation leur incombe désormais largement<sup>5</sup>. Ils font donc un usage immodéré du téléphone pour s'orga-

---

<sup>5</sup> Cf. la communication de Frédéric de Coninck et de Gilles Crague, « Nouvelles organisations, nouveau sens de la mobilité dans le travail », lors du colloque international *Les Métiers du mouvement et l'économie de la ville*, organisé par l'Institut pour la Ville en Mouvement, à Paris, les 14 et 15 juin 2007. Une version écrite du texte est disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.ville-en-mouvement.com/fr/content/nouvelles-organisations-nouveau-sens-de-la-mobilite-dans-le-travail>

niser, prévenir leurs collègues, et ont également recours aux applications de navigation par GPS pour trouver des solutions de contournement aux difficultés de circulation qu'ils rencontrent, etc.

Mais ils compensent aussi beaucoup de difficultés prévisibles avec un engagement en temps de travail « librement » consenti, en partant par exemple très tôt le matin de chez eux pour éviter les encombrements des heures de pointe et en rentrant tard le soir une fois le travail terminé. Il en résulte une certaine porosité entre leur vie professionnelle et leur vie privée, certains allant jusqu'à parler d'envahissement de la vie privée par le travail (Thoemmes, 2012).

Cet envahissement de la vie privée par le travail a, à ne pas en douter, des conséquences sur la santé des professionnels mobiles et, d'une façon plus générale, sur leur équilibre de vie. Il implique des durées et des amplitudes de travail considérables, des horaires décalés, et donc par conséquent un manque de sommeil, ou surtout un cumul de la dette de sommeil. Au stress physique s'ajoute la tension psychologique, qui peut menacer la vie familiale.

### *Conditions de circulation*

Une dimension importante de la mobilité des professionnels mobiles est celle des distances qu'ils parcourent lors de leurs déplacements. Cette dimension est très fortement corrélée d'une part avec la durée de ces déplacements, et d'autre part avec le rayon d'action et l'étendue du territoire sur lequel ils agissent. Il peut être assez réduit dans le cas par exemple d'une infirmière qui travaille en zone urbaine très dense d'une grande métropole et dont le rayon d'action ne dépasse pas le quartier, voire seulement quelques rues. La situation est radicalement différente pour une infirmière qui exerce dans une zone d'habitat peu dense, voire en milieu rural, où les distances à parcourir entre chaque patient sont beaucoup plus importantes. Il en est de même avec des techniciens de maintenance qui, dans le cas de l'entretien d'ascenseurs, exercent presque exclusivement dans des territoires fortement urbanisés et sur des zones plutôt restreintes, alors que dans le cas de la maintenance d'équipements industriels spécialisés, leur territoire d'intervention peut s'étendre sur un quart du territoire national. Un cas extrême serait un cadre commercial

ou technique dont les activités le conduisent à parcourir le monde lors de ses voyages d'affaires pour participer à des réunions de négociation ou de coordination dans des pays lointains.

Interviennent ici les types d'axes routiers empruntés et les conditions de circulation : autoroute, route nationale, réseau périphérique, réseau urbain, etc., en zone dense comme en centre-ville, ou au contraire en zone peu dense telle qu'en environnement rural. Les conditions de circulation constituent ainsi des sources d'incertitude importantes quant à la durée du déplacement et l'horaire d'arrivée chez le client.

Une autre dimension de la mobilité des professionnels mobiles, très liée aux cycles de leurs déplacements, est la place, dans ces cycles, de leur « base de rattachement », c'est-à-dire le siège de leur entreprise, leur bureau, etc. En effet, un grand nombre d'entre eux se rendent régulièrement à cette « base », que ce soit au début, au milieu ou à la fin de leur cycle, voire plusieurs fois par jour (pour prendre le matériel nécessaire à leurs interventions, réaliser des comptes rendus, prendre connaissance de l'organisation de leur travail pour le lendemain, etc.). Dans le cas d'un indépendant par exemple, cette « base » peut être son domicile. Mais il existe aussi des professionnels mobiles qui ne passent que très rarement dans un lieu de travail fixe, voire quelques-uns quasiment jamais, ce qui peut être compris comme un indicateur possible d'une assez grande autonomie dans l'organisation de leur travail.

Plus largement, nous retrouvons ici la question des structures spatiales des séquences de déplacement des professionnels mobiles. Ces structures peuvent être commandées par une logique d'optimisation de la distance à parcourir, de l'éloignement des points à visiter. L'organisation de la tournée des professionnels mobiles se fait alors sur le critère de l'ordre de l'accessibilité topographique des lieux à atteindre et à enchaîner les uns après les autres.

Mais l'organisation de la tournée peut aussi être commandée par une logique des conditions de déplacement réelles ou prévues. Ainsi, les professionnels mobiles peuvent éviter certains axes de circulation pour contourner des encombrements ou des embouteillages, quitte à faire des détours ou commencer par des points de leur tournée plus éloignés, en optimisant ainsi le temps consacré aux déplacements plutôt que les distances parcourues.

Une autre forme d'organisation de la tournée par les professionnels mobiles peut être celle qui est commandée par une logique d'organisation du travail. Ce type d'organisation tend à optimiser l'ordre des actions de travail à réaliser en fonction par exemple de leur degré d'urgence, mais qui conduit éventuellement à des retours en arrière en contradiction avec la logique d'optimisation des distances ou des temps de parcours.

### *Conditions de stationnement*

Les conditions de stationnement se présentent de façon assez différentes selon l'environnement : urbain très dense, rural de faible densité, ou mixte. La présence sur les sites visités de places de stationnement réservées spécifiquement aux professionnels mobiles permet d'éviter d'allouer des ressources temporelles à la recherche d'une place de stationnement. À l'inverse, l'absence de place oblige, une fois arrivé sur les lieux, à rechercher un stationnement autorisé ou à s'exposer à des sanctions pouvant aller jusqu'à l'enlèvement du véhicule dans l'éventualité d'un stationnement non autorisé. Faute de place, l'éloignement du véhicule par rapport au lieu d'intervention entraîne de nouvelles contraintes et une consommation des ressources temporelles.

Par ailleurs, les techniciens de dépannage et de maintenance d'ascenseurs, par exemple, expliquent que leurs caisses à outils pèsent près de 20 kg. Lorsqu'ils arrivent pour dépanner un ascenseur, celui-ci n'est bien évidemment pas en état de les monter au dernier étage de l'immeuble où se trouve la machinerie de l'appareil. Au transport de la caisse à pied en cas de stationnement éloigné, s'ajoute donc pour eux sa montée par les escaliers, ce qui est assez éprouvant, surtout si cela se répète plusieurs fois par jour. La situation est comparable lorsqu'ils se déplacent en scooter : ils peuvent certes se garer à proximité, peu importe le cas de figure, mais sont obligés de monter à chaque fois la caisse à outils car ils ne peuvent pas la laisser sur le porte-bagages en raison du risque de vol (alors qu'en voiture ils peuvent laisser des outils dans leur véhicule et ne prendre qu'une petite trousse d'intervention d'urgence dans un premier temps).

Le mode de déplacement détermine ainsi une partie des conditions de réalisation de la tâche principale à travers le matériel qui peut être emporté. Ainsi, le recours des professionnels mobiles dans leurs

déplacements aux véhicules motorisés s'explique également par le fait que ces véhicules ne servent pas uniquement à leur propre déplacement, mais aussi au transport du matériel nécessaire à leurs interventions.

### *Matériel embarqué*

Le matériel nécessaire pour la réalisation de leurs interventions en déplacement comporte deux ensembles qui sont d'une part les consommables et pièces de rechange, et d'autre part l'outillage et l'équipement indispensable. Les consommables sont particulièrement importants pour les professionnels de santé qui interviennent au domicile de leurs patients, et en premier lieu pour les infirmières avec le matériel de pansements et d'injections ou les aides-soignants avec les produits d'hygiène. Pour les techniciens de maintenance, bien qu'ils soient aussi concernés par les produits consommables, ils le sont encore davantage par les pièces de rechange. C'est pour cette raison que les véhicules de ces professionnels peuvent être des lieux de stockage, dont l'aménagement peut être selon les situations très organisé.

Il en est de même avec l'outillage et l'équipement. Dans beaucoup de cas, notamment pour les techniciens de maintenance, l'outillage et l'équipement peuvent être lourds et encombrants. Selon les entreprises, des aménagements spécifiques des véhicules pour ce type de matériel peuvent être prévus. Ces aménagements permettent à la fois une bonne organisation du matériel et son maintien en sécurité au sein du véhicule lorsqu'il est en mouvement. On peut même parfois observer un aménagement très sophistiqué, transformant ainsi le véhicule en un véritable atelier mobile (Crasset, 2013). Ces aménagements peuvent être réalisés par les professionnels eux-mêmes ou par des entreprises spécialisées, grâce à des kits spécifiquement prévus pour le type de véhicule utilisé, ou grâce à du matériel standard (bois contre-plaqué, tasseaux, etc.). Cependant, ces aménagements rencontrent certaines limites dans la mesure où ils sont très chers. En outre, en raison du renouvellement nécessaire des véhicules qui font des kilométrages importants, ils sont quelquefois considérés comme peu rentables par les responsables des entreprises.

### *Usages multiples des véhicules*

Lorsque les professionnels mobiles peuvent garder leur véhicule le soir, pour pouvoir directement partir en intervention le lendemain matin, ils en ont alors la responsabilité, ainsi que celle de son contenu. En conséquence, la question de l'inscription « publicitaire » sur le véhicule de la marque et de l'entreprise de maintenance, ainsi que ses coordonnées, est controversée. Pour des raisons de visibilité commerciale, les entreprises ont tendance à faire figurer ces inscriptions sur les véhicules, alors que les techniciens préfèrent avoir des véhicules banalisés pour moins attirer la convoitise d'éventuels voleurs.

Mais les professionnels mobiles font de nombreux autres usages de leurs véhicules : ils les utilisent par exemple comme vestiaire pour se changer ou éventuellement se nettoyer sommairement avec de l'eau contenue dans un récipient de type jerrycan. Le véhicule peut également leur servir de bureau pour établir un compte rendu d'intervention, établir une facture, téléphoner, etc., ou encore de lieu de repos pour faire une rapide sieste entre deux interventions, ou enfin de réfectoire pour manger un sandwich ou un repas à emporter lors de la pause de midi, etc.

### **Conclusion**

Les enjeux environnementaux et l'exigence d'un développement durable conduisent très souvent, dans la période récente, à des injonctions de substitution de l'automobile dans la mobilité quotidienne, ou au moins à des usages plus vertueux. Mais, bien souvent, ces injonctions, qui se concentrent seulement sur la fonction de déplacement des voitures, se heurtent aux usages réels avec des dimensions multiples qu'en font les usagers dans leurs pratiques quotidiennes. Ainsi, comme nous avons tenté de le montrer dans cette contribution, les professionnels mobiles éprouvent un grand nombre de contraintes, à la fois dans leur travail et dans leurs déplacements, ce qui fait qu'ils ont beaucoup de mal à se passer des leurs véhicules motorisés. En effet, en dépit des difficultés qu'ils rencontrent au cours de leurs déplacements, que ce soit directement en lien avec les encombrements de la circulation ou dues aux problèmes de

stationnement, ils prennent leurs véhicules. La souplesse de l'utilisation de ces derniers, adaptés aux besoins variés et multiples des professionnels mobiles, ainsi que les usages particulièrement diversifiés qu'ils en font, les rendent, dans l'immense majorité des cas, indispensables à l'exercice de leurs activités.

## Références bibliographiques

- CRAGUE Gilles, 2003. « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Économie et statistique* [En ligne], 369-370, p. 191-212. Mis en ligne le 01/07/2004 (consulté le 02/11/2020). URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1376021?sommaire=1376023>
- CRASSET Olivier, 2013. « On se fait mal un peu tous les jours », l'effet travailleur sain chez les maréchaux-ferrants », *Travail et emploi* [En ligne], 136, p. 5-20. Mis en ligne le 01/10/2015 (consulté le 09/11/2020). URL : <http://journals.openedition.org/travailemploi/6109> ; DOI : 10.4000/travailemploi.6109
- CRESSWELL Tim, 2003. « Justice sociale et droit à la mobilité » in S. Allemand, F. Ascher & J. Lévy (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Colloque de Cerisy (juin 2003, organisé par l'Institut pour la ville en mouvement et le Centre culturel international de Cerisy)*, Paris, Belin, p. 145-153.
- FALZON Pierre & LAPEYRIÈRE Solange, 1998. « L'usager et l'opérateur : ergonomie et relations de service », *Le Travail Humain* [En ligne], 61 (1), p. 69-90. Consulté le 09/11/2020. URL : <http://www.jstor.org/stable/40660113>
- FEENSTRA Robert C. & HANSON Gordon H., 1996. « Globalization, Outsourcing, and Wage Inequality », *The American Economic Review* [En ligne], 86 (2), p. 240-245. Consulté le 02/11/2020. URL : [www.jstor.org/stable/2118130](http://www.jstor.org/stable/2118130)
- GADREY Jean, 2003. *Socio-économie des services*, 3<sup>e</sup> éd., Paris, La Découverte (Repères 369).
- GRESSEL Reinhard & MUNDUTÉGUY Christophe, 2008. « Les professionnels mobiles. Un groupe hétérogène avec une exposition importante au risque routier », *Recherche Transports Sécurité*, 99, p. 147-167.
- GRESSEL Reinhard, HASIAK Fabrice, JAMES Samuel & PALMIER Patrick, 2020. « Méthodes d'enquête en mouvement : le cas des professionnels mobiles. Confrontation des données d'enquêtes quantitatives et qualitatives pour une meilleure connaissance des comportements de mobilité », in J. Meissonnier,

- V. Stéphanie, M. Rabaud & V. Kaufmann (dir.), *Connaissance des mobilités. Hybridation des méthodes, diversification des sources*, Bron, Cerema, p. 80-92.
- HAMELIN Patrick, 1985. « Situation et conditions de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises, Origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie », *Rapport ONSER (Organisme National de Sécurité Routière)*.
- KLEIN Tristan & RATIER Daniel (dir.), 2012. *L'impact des TIC sur les conditions de travail*, Rapports & Documents [En ligne], 49, Centre d'analyse stratégique, La Documentation française. Mis en ligne le 29/02/2012 (consulté le 03/11/2020). URL : <http://archives.strategie.gouv.fr/cas/content/rapport-1%E2%80%99impact-des-tic-sur-les-conditions-de-travail.html>
- THOEMMES Jens, 2012. « La fabrique des normes temporelles du travail », *La Nouvelle Revue du Travail* [En ligne], 1, 2012. Mis en ligne le 10/12/2012 (consulté le 09/11/2020). URL : <http://journals.openedition.org/nrt/153> ; DOI : 10.4000/nrt.153

# PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

S'inscrivant dans le cadre du projet Construire des mobilités durables, inclusives et responsables (CONDUIRE), financé par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les actes du colloque « Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? », soutenu par la MSH Paris-Saclay, cherchent à interroger les pratiques de déplacements des ménages en zones peu denses. Cet ouvrage a ainsi pour ambition de comprendre les ressorts de la transition vers des mobilités plus durables, au sein des espaces où l'automobile reste prégnante.

Le fil rouge de l'ouvrage est le paradoxe selon lequel les solutions de substitution à la voiture sont proposées et mises en place quasi exclusivement dans les espaces denses, pourtant les moins dépendants à l'automobile. Les espaces périphériques, pour autant caractérisés par un usage intensif et croissant de la voiture, connaissent peu d'alternatives écologiques et inclusives à l'automobile. Or, le développement de la transition économique, écologique et sociale ne peut faire l'économie d'une étude approfondie des usages de la voiture dans de tels espaces. D'une part, ces espaces contribuent d'une façon importante à la pollution atmosphérique ; d'autre part, ils concentrent les populations pour lesquelles la voiture est à la fois indispensable, contraignante et coûteuse, comme le mouvement social des Gilets jaunes l'a laissé entrevoir.

L'ouvrage cherche à interroger la dépendance automobile à plusieurs échelles temporelles et spatiales, tout en proposant une analyse des alternatives à la voiture au sein des zones les moins denses. Les quatre premiers chapitres proposent un panorama historique et spatial de la dépendance automobile, amenant des réflexions sur le futur de la voiture dans ces espaces. Dans un deuxième temps, l'ouvrage interroge les représentations et les usages contemporains de l'automobile hors des villes. La troisième partie s'attache enfin à évoquer les solutions alternatives à l'automobile au sein de ces espaces : tiers-lieux, covoiturages et motorisation électrique.