



**HAL**  
open science

# Métro – boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?

Joël Meissonnier, Cyprien Richer

## ► To cite this version:

Joël Meissonnier, Cyprien Richer. Métro – boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?. Espace Populations Sociétés, 2015, Métro – boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?, 1-2. halshs-01386599

**HAL Id: halshs-01386599**

**<https://shs.hal.science/halshs-01386599v1>**

Submitted on 24 Oct 2016

**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.

Joël Meissonnier et Cyprien Richer

## Métro - boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?

---

### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

### Référence électronique

Joël Meissonnier et Cyprien Richer, « Métro - boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ? », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2015/1-2 | 2015, mis en ligne le 01 juillet 2015, consulté le 03 septembre 2015.

URL : <http://eps.revues.org/5931>

Éditeur : Université des Sciences et Technologies de Lille

<http://eps.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://eps.revues.org/5931>

Document généré automatiquement le 03 septembre 2015.

© Tous droits réservés

Joël Meissonnier et Cyprien Richer

## Métro – boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?

- 1 Ce double numéro porte sur un thème, celui des routines, qui a généralement mauvaise presse. Dans l'esprit collectif, le « Metro-boulot-dodo » est tantôt subi, redouté ou contesté. À l'image du travail à la chaîne mis en scène par Chaplin dans le film « Les Temps modernes », les routines, actions répétées, incorporées et mécanisées, renvoient bien souvent à l'aliénation et à la domination sociale. Des travaux scientifiques récents comme « L'individu hypermoderne » (Sous la direction de Nicole Aubert, 2006) évoquent plutôt la « fin des routines » et l'individualisation des espaces-temps quotidiens [Ascher, 2006]. Des experts de la mobilité, comme Bruno Marzloff (Groupe Chronos), assurent que « Métro, boulot, dodo, c'est fini ! ». Dans son dernier opus, « Sans bureau fixe » [Marzloff, 2013] il invite à repenser le couple mobilité-travail face à la dispersion des temps et des lieux de travail. Bref, entre les temps modernes d'hier et l'individu hypermoderne d'aujourd'hui, les routines semblent avoir marqué le pas.
- 2 C'est pourtant dans ce contexte qu'il nous a semblé nécessaire d'approfondir la question des routines dans le cadre des mobilités quotidiennes. Les travaux récents s'intéressant plus volontiers à ce qui ne fait plus « routine », ce thème demeure relativement peu abordé depuis l'ouvrage de Salvador Juan (« les Sentiers du Quotidien » publié en 1997). Pour l'heure, on retiendra que la notion de routine n'est manifestement pas stabilisée. Nous sommes même loin de pouvoir en donner une définition unanimement partagée puisqu'un débat perdure entre routines et habitudes : les uns préférant analyser les ressorts de l'habitude qui serait davantage le produit d'une négociation active, d'une interaction sociale [Buhler, 2012] ; les autres estimant que la routine diffère de l'habitude dans la mesure où elle constitue un ensemble de connaissances accumulées au cours d'expériences et déployées pour réaliser une action (Enaux, 2009).
- 3 Les contributions rassemblées dans ce numéro ont en commun d'avoir fait l'objet de communications lors du 13<sup>ème</sup> colloque international « Mobilités Spatiales, Fluidité Sociale » (MSFS) de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF). Ce colloque, organisé par le Cerema<sup>1</sup> en partenariat avec Lille Métropole, le Conseil Général du Nord et l'Université de Lille 1, s'est déroulé les 26 et 27 mars 2014. L'objectif du numéro est d'explorer les dimensions spatiales et temporelles des routines de mobilité afin de mieux les comprendre : existent-elles encore ? Si oui, faut-il tenter de les réduire, de s'en accommoder ou de les faire évoluer ? Si non, par quoi sont-elles remplacées ? À travers ces différentes contributions, il s'agit d'interroger l'émergence, la nature et l'évolution des déplacements routiniers ainsi que les enjeux qui y sont associés.
- 4 Ce numéro double revient sur le thème de la mobilité, plutôt discret dans la revue Espace Populations Sociétés mais périodiquement présent : le numéro spécial sur les temporalités [Bondué, Royoux, 2007] avait laissé une large place aux contributions sur les temps de la mobilité, tandis qu'en 2010, un numéro était plus directement consacré aux « Nouvelles mobilités dans les Suds » [Lombard, Ninot, 2010]. C'est aussi par les articles varia comme ceux publiés dans le numéro 2012/3 [Carpentier, Epstein, Gerber, 2012 ; Tapia-Villareal, Madre, Bussière, 2012] ou par les recensions d'ouvrage [Barré, 2012] que la revue participe à l'amélioration des connaissances sur cette problématique. Ce numéro vient ainsi confirmer que les mobilités font partie de l'équation Espace-Populations-Sociétés en s'appuyant sur l'ancrage pluridisciplinaire de la revue. Même si la genèse de ce numéro est celui d'un colloque porté par l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF), la sociologie côtoie dans ce numéro d'autres disciplines telles que la géographie, l'anthropologie et l'aménagement de l'espace.
- 5 Les deux premières contributions de ce numéro (**Salvador Juan et Frédéric De Coninck**) portent sur la nature même des routines et leurs enjeux dans la socio-anthropologie de la vie

quotidienne. Dans l'article de Salvador Juan comme dans celui de Frédéric De Coninck, il n'est pas seulement question de mobilité. Ces travaux prennent soin de replacer les routines comme une pratique socio-spatiale indispensable et précieuse, par exemple pour gagner des « marges de manœuvre » dans la gestion du temps. Oui, les routines existent encore et oui, elles demeurent indispensables. Si elles n'existaient pas, le quotidien serait impossible à vivre, absurde, auto-destructeur rappelle Salvador Juan. Le point commun des deux premières contributions est de montrer en quoi la routine est une dimension potentiellement structurante des arbitrages individuels quotidiens de la mobilité et des programmes d'activités. Selon Salvador Juan, la routine constitue le socle permettant l'incorporation de gestes nécessaires à la réalisation d'actions banales de la vie quotidienne, par un apprentissage puis une répétition régulière de ces gestes. Les routines entretiennent une « fonction libératrice ». Elles permettent de se libérer d'une charge mentale trop lourde à supporter en dispensant l'individu de prendre trop fréquemment des décisions. Néanmoins, Salvador Juan précise que l'importance donnée aux routines oscille selon la classe sociale, le sexe et l'âge. Elles sont davantage normatives et moins questionnées lorsqu'on descend l'échelle sociale. Frédéric De Coninck s'intéresse quant à lui aux processus de production des routines relatives à « l'existence de temporalités macro-sociales » dont les individus tentent de s'accommoder et de se libérer. Son article vise à déconstruire l'idée que la disparition des routines du quotidien constituerait une forme d'émancipation des individus. L'auteur démontre que « les ménages ne routinisent plus en se laissant porter par des temporalités sociales structurantes, ils routinisent pour lutter contre des temporalités sociales déstructurantes ». Nos routines sont donc des routines « modernes », elles ne sont plus de simples actions mécanisées mais elles constituent des opérations réflexives visant à optimiser la gestion temporelle du quotidien.

6 Les trois articles suivants (**Pradel et al.; Drevon et al.; Garnier**) observent chacun à leur manière les conditions de construction des routines de mobilité, respectivement sur le plan social, spatial et juridique afin d'identifier leur rôle dans la territorialisation des pratiques individuelles et collectives. Ils observent des pratiques à travers des territoires spécifiques : les territoires périurbains, l'espace dans sa dimension liminaire et notamment transfrontalière ainsi que les lieux de transport, en l'occurrence le métro de Montréal. Ces trois terrains d'observation des mobilités influence la construction des routines et les sociabilités qu'elles produisent. Le texte de Benjamin Pradel, Sonia Chardonnel, Laurent Cailly et Marie-Christine Fourny s'intéresse aux sociabilités propres aux routines de mobilité quotidienne dans les espaces périurbains et plus particulièrement au rôle des routines dans l'« habiter périurbain ». La construction des routines de mobilité découle de la « résolution » d'une équation espace-temps-mode. Elle s'effectue lors de l'installation au nouveau domicile et réclame un « apprentissage progressif ». Les différents modes de déplacement sont expérimentés avant que le comportement de mobilité le plus adapté ne soit modelé, routinisé puis stabilisé sans jamais se figer. En synchronisant leurs routines de mobilité quotidienne à différents degrés, les périurbains ont le sentiment d'appartenir à un groupe social caractérisé par un « vécu commun » et de partager leurs représentations du territoire. L'article de **Guillaume Drevon, Olivier Klein, Luc Gwiazdzinski et Philippe Gerber** porte sur l'impact d'une frontière administrative et sur la localisation et la durée des activités des actifs. Il vise à observer si la présence d'une frontière conduit à la construction de routines transfrontalières spécifiques. Pour cela, les auteurs effectuent une comparaison entre deux faisceaux de mobilité similaires (populations et territoires comparables), l'un frontalier, avec des actifs qui habitent à Thionville et travaillent à Luxembourg, et l'autre, non-frontalier, avec des actifs qui habitent Voiron et travaillent dans l'agglomération grenobloise. La mise en relation de la dimension spatiale et de la dimension temporelle des activités (durée des activités) permet de mettre en évidence un comportement « domocentré » des frontaliers contrastant avec un profil « ergocentré » des actifs non-frontaliers. Cette présentation met donc en lumière l'existence d'un « effet frontière » qui implique des comportements spatio-temporels différents. Julien Garnier observe comment l'articulation de la vie quotidienne autour de « non-lieux » [Augé, 1992], formatent le quotidien des individus. Les activités sociales y sont réduites afin d'assurer une meilleure « fonctionnalité » de ces espaces. Le cadre réglementaire du métro de Montréal

est donc un dispositif qui permet d'institutionnaliser les pratiques routinières de mobilité quotidienne des individus. Il vise à intégrer tous les événements susceptibles d'entraver la circulation des personnes à la « situation de normalité préalablement établie ». Le métro est donc un dispositif d'ordre qui structure « l'aléatoire et l'imprévu ».

7 La (ré)invention des routines et leur (ré)appropriation est l'objet de deux contributions (**Sajous ; Ter Minassian et Boutet**). Comment les individus se jouent-ils des routines de mobilités ? Ces travaux portent d'une part sur la recomposition des routines dans un contexte – le télétravail – où l'individu a une grande marge de manœuvre pour se jouer des routines ; et, d'autre part, sur la capacité de créer une routine dans la routine, à l'instar de ces navetteurs qui s'adonnent aux jeux vidéo dans les replis des temps de transport. Ces contributions démontrent la part de créativité que révèle une routine de mobilité ou de non-mobilité ; elles soulignent cette relative liberté d'invention de routines choisies moins que subies. Patricia Sajous s'intéresse à l'impact de la pratique du télétravail à temps complet sur les routines de mobilité quotidienne. Celles-ci ne disparaissent pas mais, de façon anticipée, se réinventent en amont du choix du projet. Avec le télétravail, la mobilité professionnelle évolue afin de s'accommoder au nouveau style de vie. Pour le télétravailleur, l'objectif n'est pas tant de faire disparaître les routines que de se les approprier, les gérer et de les maîtriser encore davantage ; c'est « l'enjeu de la programmation ». Toutefois, il ressort des entretiens que le travail constitue toujours une activité structurante autour de laquelle s'articule le programme d'activités quotidien des télétravailleurs. Ce projet est mis en œuvre pour mieux « choisir ses routines » (Sajous), à défaut de s'en affranchir. L'article de Hovig Ter Minassian et Manuel Boutet propose une entrée originale en étudiant les modifications des rythmes spatio-temporels et l'articulation des mobilités quotidiennes par le prisme des pratiques vidéoludiques. La pratique mobile des jeux vidéo traduit une requalification de « micro-espaces » et une utilisation de « petits intervalles temporels » qui permettent la réalisation d'activités annexes, déconnectées de la temporalité sociale dans laquelle elles s'inscrivent. Les pratiques vidéoludiques permettent donc soit de « coudre » les activités du quotidien, soit de participer à la réorganisation des routines quotidiennes. En effet, les individus ne choisissent plus uniquement leur mode de déplacement en fonction des contraintes qui lui sont associées mais aussi selon les opportunités d'appropriation des temps de déplacement qu'il offre. Selon les auteurs, les transports en commun qui permettent (davantage que les modes de transport individuels) la multi-activité et ouvrent des possibilités de pratiques ludiques, disposent d'un atout à valoriser dans une perspective de report modal face à l'automobilité.

8 Les deux articles suivants (**Jarrigeon et al. ; Frère et al.**) questionnent de nouvelles modalités de déplacements et leur rôle sur les transformations des pratiques routinières : dans quelle mesure l'utilisation de modes nouveaux est associée à de nouvelles routines de mobilité ? Dans ces deux articles, les routines sont confrontées à l'expérimentation de la voiture électrique et à l'usage de services de transport personnalisés. Ces travaux s'interrogent sur la transformation possible des pratiques routinières du fait du développement de nouveaux modèles de mobilité. Dans l'article d'Anne Jarrigeon, Marie-Hélène Massot, Magali Pierre et Benjamin Pradel, le véhicule électrique est envisagé comme support expérimental. Ce faisant, il interroge « la plasticité » des processus de construction des routines et permet de les évaluer. Les routines construites sont réflexives et résultent d'aptitudes à anticiper et à structurer son emploi du temps quotidien en fonction des spécificités du véhicule électrique. La construction puis la mise en place de nouvelles pratiques routinières traduisent une « appropriation réussie », tant dans sa dimension cognitive que symbolique, du nouveau mode de déplacement. L'article de **Séverine Frère, Sylvie Mathon et Elodie Castex** s'intéresse aux usagers « multimodaux » qui se sont déjà appropriés la diversité des offres de transport urbain préfigurant l'effet système recherché par cet éventail, à l'image du couteau suisse. Le développement des « nouveaux services à la mobilité (NSM) » (semi-individuels, semi-collectifs) participe de la multiplication des alternatives à la pratique automobile et tend à rompre le cou à l'ambition aussi simpliste qu'utopique du « report modal » (sous entendu radical de la voiture individuelle vers les transports en commun). Ces NSM font évoluer les routines de mobilité quotidienne essentiellement basées sur un « système monomodal » vers un système « multimodal ».

L'utilisation des services de transport personnalisés semble être complémentaire à l'usage d'autres modes et permet à l'individu d'élargir son champ des possibles en matière de mobilité. Ils constituent, pour partie des personnes interrogées – essentiellement cadres/ professions supérieures –, un mode de déplacement pouvant constituer un nouveau support pour réinventer les routines de mobilité.

- 9 Les trois derniers articles du numéro (**Lesteven ; Rocci ; Commenges**) s'intéressent à l'évolution des routines, aux résistances, aux dépendances et aux expériences d'accompagnement au changement. Parfois les routines sont difficiles à changer ou à ajuster face à l'ancrage des habitudes qui nécessite des dispositifs d'accompagnement spécifiques pour tendre vers des pratiques plus libératrices. L'évolution des routines nécessite également des dispositifs méthodologiques d'observation adaptés pour mesurer, comprendre et agir sur la mutation des comportements. L'objectif de la contribution de Gaële Lesteven est de mesurer l'impact de la congestion automobile, entraînant une augmentation et une instabilité du temps de parcours, sur les routines de mobilité quotidienne et le budget temps de transport des automobilistes. L'auteure relève trois « classes » de stratégies d'adaptation à la congestion automobile hiérarchisées en fonction des temps de parcours supplémentaires engendrés : les « ajustements marginaux », les « altérations intermédiaires (modales, temporelles ou spatiales) » et les « altérations radicales ». Elle cherche ensuite à mettre en avant les seuils de tolérance des automobilistes en fonction d'une part des temps de parcours, puis des délais induits par la congestion. Face à des événements contraignants, les individus cherchent au maximum à conserver les routines de mobilité quotidienne et leur programme d'activités en procédant, dans un premier temps à des ajustements à la marge. Anaïs Rocci présente une expérience d'accompagnement dans les changements de comportements de mobilité : le marketing individualisé. Elle défend l'idée selon laquelle l'habitude est un obstacle déterminant et stipule que « la force de l'habitude est génératrice d'inertie ». Le marketing individualisé est ici utilisé comme un « outil de management de la mobilité ». Ce dispositif permet à l'individu d'être accompagné de manière personnalisée dans une démarche d'expérimentation d'un mode de déplacement afin qu'il redessine ses routines de mobilité quotidienne. L'expérience de marketing individualisé en Picardie vise à amener des personnes volontaires à utiliser le train. Même lorsqu'il n'est pas utilisé systématiquement après la recherche-action, le train est devenu une alternative possible qui permet de faire face à des circonstances particulières et d'employer les temps de déplacement différemment. Hadrien Commenges s'est focalisé sur la dimension méthodologique de l'analyse des routines de mobilité quotidienne et plus précisément sur la mesure des pratiques modales et de la dépendance automobile. Après un panorama de l'histoire des enquêtes transport-mobilité, il montre que pour mesurer l'évolution des comportements de déplacement, il est nécessaire de réaliser un suivi longitudinal d'individus sur un temps long. Pour répondre à cela, il plaide pour l'enquête par panel et illustre son propos avec l'exemple de l'enquête de la région de Seattle. Cette approche permet aussi d'observer des faits impossibles à déceler à l'aide des enquêtes transversales, comme l'inertie de l'usage du véhicule particulier et les transitions, au niveau individuel, dans les modes de déplacements utilisés.
- 10 Le faisceau de recherches publiées dans ce numéro atteste que les routines continuent d'exister et demeurent potentiellement structurantes dans nos rapports spatiaux et sociaux. Les conditions de leur construction et de leur mise en œuvre, en particulier pour les routines de mobilité, est un champ de recherche trop peu exploré bien que tout à fait prometteur. Cette publication ambitionne d'apporter une première pierre à ce vaste travail d'investigation et d'analyse. La question centrale qu'elle vient poser est bien celle de nos capacités sociales (individuelles et collectives) et spatiales de déconstruction et de reconstruction des routines de mobilité.

## **Bibliographie**

- ASCHER F. (2006), Le futur au quotidien. De la fin des routines à l'individualisation des espaces-temps quotidiens, in Aubert Nicole, *L'individu hypermoderne*, Toulouse, ERES « Sociologie clinique », pp. 273-290.
- AUBERT N. (2006), *L'individu hypermoderne*, Toulouse, ERES « Sociologie clinique », 320 pages.
- AUGE M. (1992), *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XX<sup>ème</sup> siècle, Seuil, 155 p.
- BARRE A., Sandrine Depeau, Thierry Ramadier : Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes, *espace populations sociétés* [En ligne], 2012/1 | 2013, mis en ligne le 01 mars 2013, consulté le 19 janvier 2015. URL : <http://eps.revues.org/4906>
- BONDUE J.-P. et ROYOUX D., Éditorial, *espace populations sociétés* [En ligne], 2007/2-3 | 2007, mis en ligne le 28 mai 2008, consulté le 19 janvier 2015. URL : <http://eps.revues.org/2066>
- BUHLER T. (2012), Eléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise, Thèse de doctorat en géographie, aménagement, urbanisme, sous la direction de JM. Deleuil, INSA Lyon.
- CARPENTIER S., EPSTEIN D. et GERBER P. (2012), Implications de la mobilité quotidienne dans les stratégies résidentielles transfrontalières, *espace populations sociétés*, 2012/3, URL : <http://eps.revues.org/5142>
- ENAUX C. (2009), Processus de décision et Espace d'activité/déplacements. Une approche articulant routine cognitive et adaptation événementielle, *Cybergéo : European Journal of Geography* : Espace, Société, Territoires, document n°453, 30 avril 2009.
- JUAN S. (dir.) (1997), *Les sentiers du quotidien - rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris, L'harmattan, coll. villes et entreprises, 200 p.
- LOMBARD J. et NINOT O., Éditorial, *espace populations sociétés* [En ligne], 2010/2-3 | 2010, mis en ligne le 31 décembre 2012, consulté le 19 janvier 2015. URL : <http://eps.revues.org/4002>
- MARZLOFF B. (2013), *Sans Bureau Fixe, transitions du travail, transitions des mobilités*, Edition Fyp, 96 pages
- TAPIA-VILLAREAL I., MADRE J.-L. et BUSSIERE Y. (2012), Le plafonnement de la mobilité des citoyens : changements de comportement ou effets de structure ?, *espace populations sociétés*, 2012/3, URL : <http://eps.revues.org/5143>

---

## **Notes**

1 Le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) est un nouvel établissement public depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Il est issu de la fusion des 8 Cete (Centre d'études techniques de l'équipement), du Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), du Cetmef (Centre d'études techniques maritimes et fluviales) et du Sétra (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements).

---

## **Pour citer cet article**

### Référence électronique

Joël Meissonnier et Cyprien Richer, « Métro – boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ? », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2015/1-2 | 2015, mis en ligne le 01 juillet 2015, consulté le 03 septembre 2015. URL : <http://eps.revues.org/5931>

---

## **À propos des auteurs**

### **Joël Meissonnier**

Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)

Direction territoriale Nord-Picardie  
2, rue de Bruxelles CS 20275  
59019 Lille Cedex

joel.meissonnier@cerema.fr

**Cyprien Richer**

Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement  
(Cerema)

Direction territoriale Nord-Picardie

2, rue de Bruxelles CS 20275

59019 Lille Cedex

cyprien.richer@cerema.fr

---

***Droits d'auteur***

© Tous droits réservés

---