

2e RFTM

Proposition de communication pour la session 33 :
« Rupture à la croisée des chemins ou construction biographique... »

Encourager la mobilité durable par une relocalisation du lieu de travail ?

L'exemple du Centre Universitaire de Santé de McGill

Zahra Zarabi¹, Philippe Gerber², Dévaud Julien³, Sébastien Lord¹

1 School of Urbanism and Landscape Architecture, Faculty of Environmental Studies, University of Montreal, Canada

2 Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER), Esch/Alzette, McGill University, Montreal, Canada

3 Environmental Governance and Territorial Development, University of Geneva

Résumé

La mobilité durable est sans doute l'une des plus importantes stratégies développées ces dernières décennies par les pays développés, comme le Canada (Paulhiac & Kaufmann, 2006). Néanmoins, Montréal, l'une de ses plus grandes métropoles, connaît toujours une forte dépendance automobile à peine à quelques kilomètres du centre. Les effets sont nombreux (Eluru, Chakour, & El-Geneidy, 2012), et la conciliation entre étalement urbain et qualité de vie, reste un problème entier. Depuis peu, une des options préconisées par la plus grande agglomération du Québec est de réaffecter certaines de ses zones urbaines en fonction de leur bonne accessibilité en transports publics (Douay & Roy-Baillargeon, 2015). La construction du Centre Universitaire de Santé de McGill (CUSM), rassemblant en un seul lieu péricentral quatre anciens hôpitaux centraux, est un bon exemple de cette volonté politique et des actions stratégiques. Ainsi, fort de ses 11 000 employés, le nouveau CUSM dispose en effet, à partir de 2015, de différentes facilités d'accès, avec notamment la présence d'une gare régionale et d'une station de métro, toutes deux intégrées au complexe hospitalier, ainsi que d'un échangeur autoroutier très proche.

L'objectif principal de ce papier est alors d'analyser l'interdépendance entre cette relocalisation péricentrale, les changements d'accessibilité que cela suppose et les évolutions de comportements de mobilité induits pour ces employés, avec l'appui du cadre conceptuel des « Biographies de mobilité » développé notamment par Lanzendorf (2003) et Scheiner (2007, 2018). Suite à cette relocalisation, plusieurs questions peuvent apparaître. Quels sont les principaux déterminants des changements de modes de transport, est-ce uniquement dû à l'évolution de l'accessibilité ? En-dehors des considérations sociodémographiques, dans quelle mesure les attitudes et les représentations socio-psychologiques peuvent-elles également jouer un rôle, que ce soit dans la stabilité des comportements de déplacements ou dans leurs changements ? A travers ce cas de planification particulière, qui atteste clairement une amélioration de l'accessibilité dans le domaine des transports en commun, il est possible de poser l'hypothèse suivante : les changements de comportements de déplacement sont également liés,

soit aux contraintes professionnelles et familiales des employés, soit à des représentations sociales elles-mêmes liées aux modes de transport ou aux préférences de localisation résidentielle.

L'originalité de cette présentation repose sur trois facteurs. Premièrement, la problématique d'une relocalisation d'un lieu de travail et ses conséquences reste très peu abordée par la littérature scientifique, comme en témoigne la récente publication de Zarabi et Lord (2018). Deuxièmement, il est possible de saisir toute la complexité, en matière de *time geography*, du contexte spatiotemporel par des analyses de calculs d'accessibilité selon différents moyens de transports pour les origines et destinations des employés avant et après la relocalisation. Ces estimations peuvent faciliter à cette échelle d'étude les comparaisons éventuelles avec d'autres opérations d'urbanisme de ce type (nous pensons ici à des opérations de TOD – *Transit Oriented Development*). Enfin, troisièmement, la présentation se fonde sur deux bases de données qui n'ont pas encore fait jusqu'à présent l'objet de publications. Plus précisément, il s'agit d'un côté d'une base issue d'un questionnaire rétrospectif effectué en mai 2018 sur 1977 employés du CUSM, dont les thématiques rejoignent celles des enquêtes classiques de transport, tout en y ajoutant des particularités telles que des questions d'ordre socio-psychologiques (par exemple Lois & López-Sáez, 2009). De l'autre, nous disposons d'une enquête qualitative d'entretiens semi-directifs effectuée auprès de 18 employés du CUSM permettant de s'attarder davantage sur la compréhension longitudinale des comportements de mobilité. Grâce à ce substrat, il est possible d'adopter une approche mixte (Deutsch & Goulias, 2012) en utilisant à la fois des outils d'analyse spatiale à l'échelle métropolitaine, des modèles de régression questionnant les choix modaux, et des analyses de contenu qui offrent une vision approfondie des aspects temporels de ces choix.

Les premiers résultats apportent déjà leur lot de réponses. Contrairement à ce qu'il est possible de lire dans la littérature, les employés se portent davantage ici vers des transports plus durables. Pour autant, nombre d'entre eux utilisent encore la voiture, bien qu'ayant tout de même une forte propension à être pro-environnement. Ces résultats témoignent que, d'un côté, la structure urbaine en général, et l'évolution de l'accessibilité en particulier, ont un impact indéniable. De l'autre, les individus peuvent jouer sur une fibre environnementale tout en continuant à utiliser l'automobile, malgré une accessibilité en transport en commun améliorée par rapport à la localisation de travail précédente, sans doute du fait de contraintes familiales particulières.

Bibliographie

- Deutsch, K. E., & Goulias, K. G. (2012). Understanding Places Using a Mixed Method Approach. *Transportation Research Board*, 2323, 1–9. <https://doi.org/10.3141/2323-01>
- Douay, N., & Roy-Baillargeon, O. (2015). Transit-oriented development (TOD), vecteur ou mirage des transformations de la planification et de la gouvernance métropolitaines du Grand Montréal? *Flux*, 101–102, 29–41. <https://doi.org/10.3917/flux.101.0029>
- Eluru, N., Chakour, V., & El-Geneidy, A. M. (2012). Travel mode choice and transit route choice behavior in Montreal: Insights from McGill University members commute patterns. *Public Transport*, 4(2), 129–149. <https://doi.org/10.1007/s12469-012-0056-2>

- Lanzendorf, M. (2003). Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. In *Moving Through Nets: The Physical and Social Dimensions of Travel. 10th International Conference on Travel Behaviour Research*. (pp. 1–20).
- Lois, D., & López-Sáez, M. (2009). The relationship between instrumental, symbolic and affective factors as predictors of car use: A structural equation modeling approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(9–10), 790–799. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.07.008>
- Paulhiac, F., & Kaufmann, V. (2006). Transports urbains à Montréal: évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2006(1), 49–80. <https://doi.org/10.3917/reru.061.0049>
- Scheiner, J. (2007). Mobility biographies: elements of a biographical theory of travel demand. *Erdkunde*, 61(2), 161–173.
- Scheiner, J. (2018). Why is there change in travel behaviour? In search of a theoretical framework for mobility biographies. *Erdkunde*, 72(1), 41–62. <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2018.01.03>
- Zarabi, Z., & Lord, S. (2018). Toward More Sustainable Behavior: A Systematic Review of the Impacts of Involuntary Workplace Relocation on Travel Mode Choice. *Journal of Planning Literature*. <https://doi.org/10.1177/0885412218802467>