

LE DECALAGE DES HORAIRES DE TRAVAIL POUR EN FINIR AVEC L'HEURE DE POINTE

De l'optimisation du réseau aux besoins des salariés

EMMANUEL MUNCH
ENPC-IFSTTAR-UPEM
UMR LABORATOIRE VILLE MOBILITÉ TRANSPORT
SNCF TRANSILIEN

BIENVENUE DANS LA VILLE SERVICIELLE
12^{ème} Temporelles, Métropole de Lyon

15/10/2015

12^{ème} Temporelles



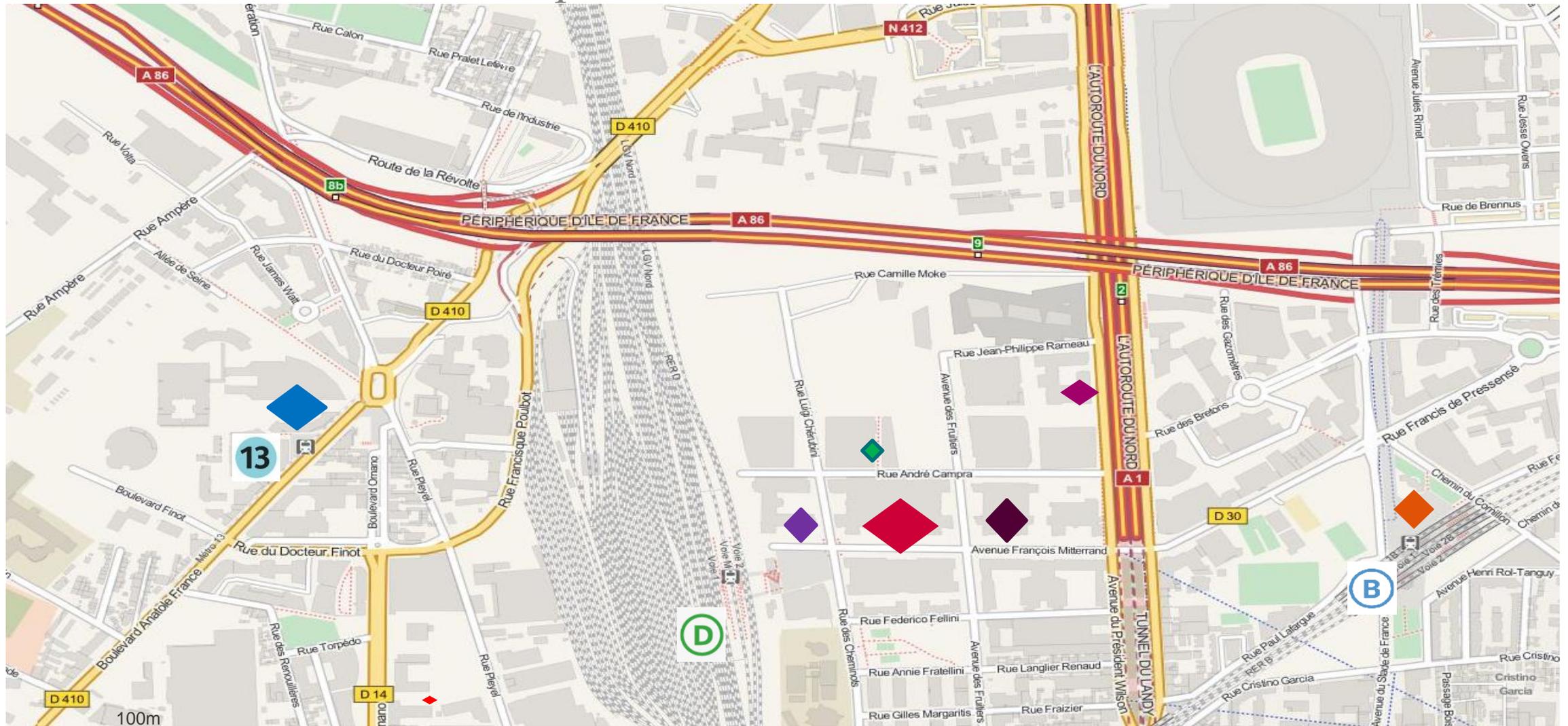
De l'optimisation des infrastructures existantes aux attentes des habitants

1. « *L'assistance à maîtrise d'usage (...). La maîtrise d'usage passe par l'optimisation des infrastructures existantes* » (MARZLOFF B., 2011)

2. « *Une forme d'inversion s'opère à travers laquelle l'acteur public, tout en cherchant à stabiliser une offre de service public, développe de nouveaux services pour **mieux répondre aux attentes des habitants.*** » (VIEIVARD L., 2015)

1. L'optimisation des infrastructures existantes

RER B & D et le pôle d'activité de la Plaine Saint-Denis



Entreprises participantes: surface en fonction des effectifs respectifs

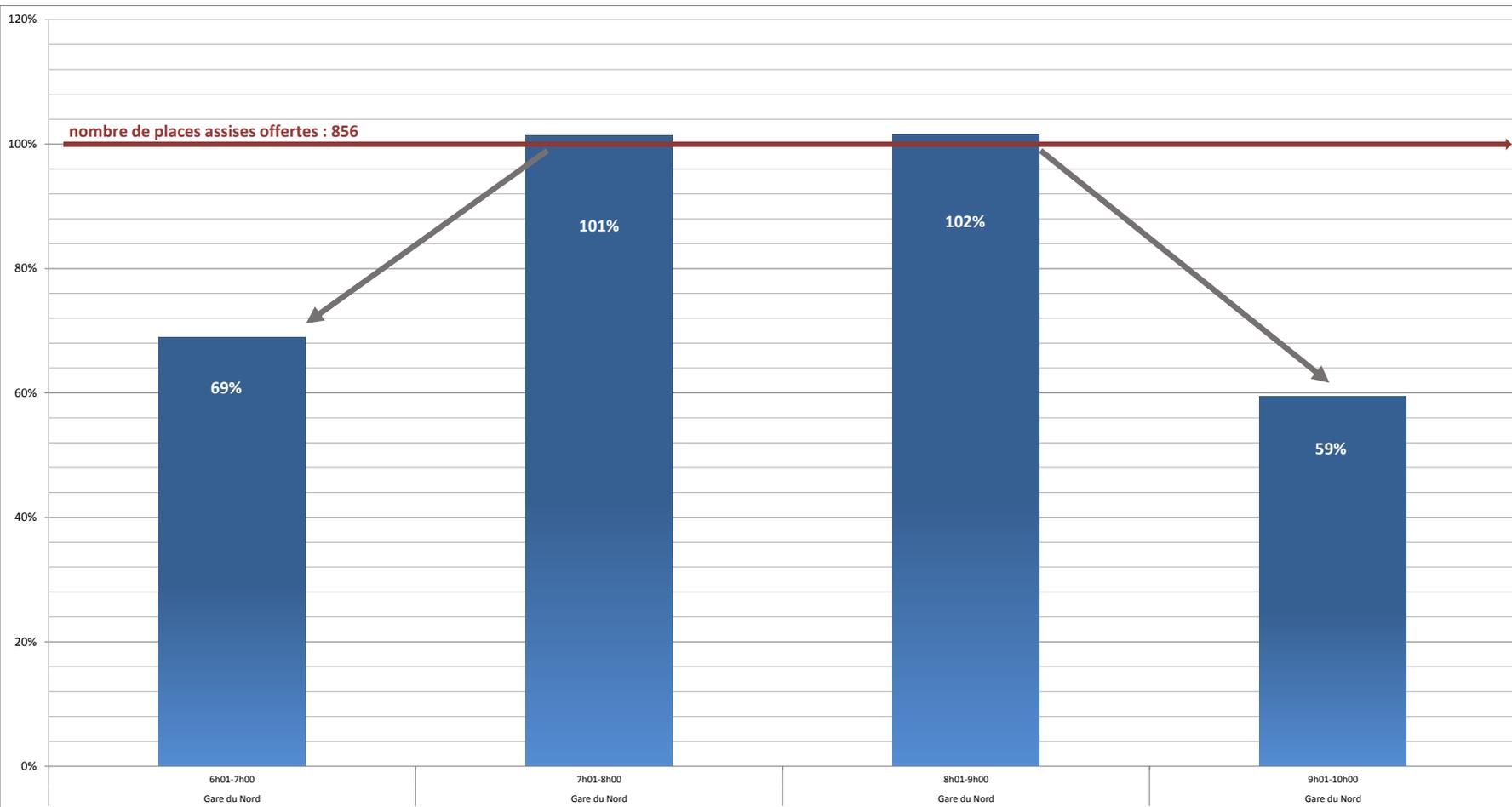
5000 travailleurs    100 travailleurs

Source: Openstreetmap

1. L'optimisation des infrastructures existantes

Etaler les flux à l'heure de pointe

Taux d'occupation moyen du RER B entre Aulnay et Paris-Nord dans les 2 sens, par tranche horaire.



Taux d'occupation d'un train

= $\frac{n \text{ voyageurs dans train}}{n \text{ places assises}}$

= $\frac{\text{demande}}{\text{offre}}$

Source: SNCF Transilien – Comptage mars 2013

15/10/2015

12ème Temporelles

1-2. De l'optimisation du réseau à la prise en compte des besoins

Communauté d'acteurs: la Commission 3T (Trajets, Trafics, Temporalités)

- ✓ **Transporteur** : SNCF Transilien
- ✓ **Collectivités** : Plaine Commune, Stif en tant qu'observateurs
- ✓ **Entreprises volontaires** : une dizaine d'entreprises dans le domaine des télécoms, énergie, banques, assurances, SNCF en tant qu'employeur, représentant en tout près de 12 000 salariés.
- ✓ **Travailleurs** : pas de représentation. Population cadres (80%), majoritairement à horaires flexibles (70%).

- ✓ Réunion tous les 2 mois depuis décembre 2014

- ✓ Discussions autour d'actions visant à améliorer le confort des salariés se rendant à la Plaine en RER à l'heure de pointe du matin.

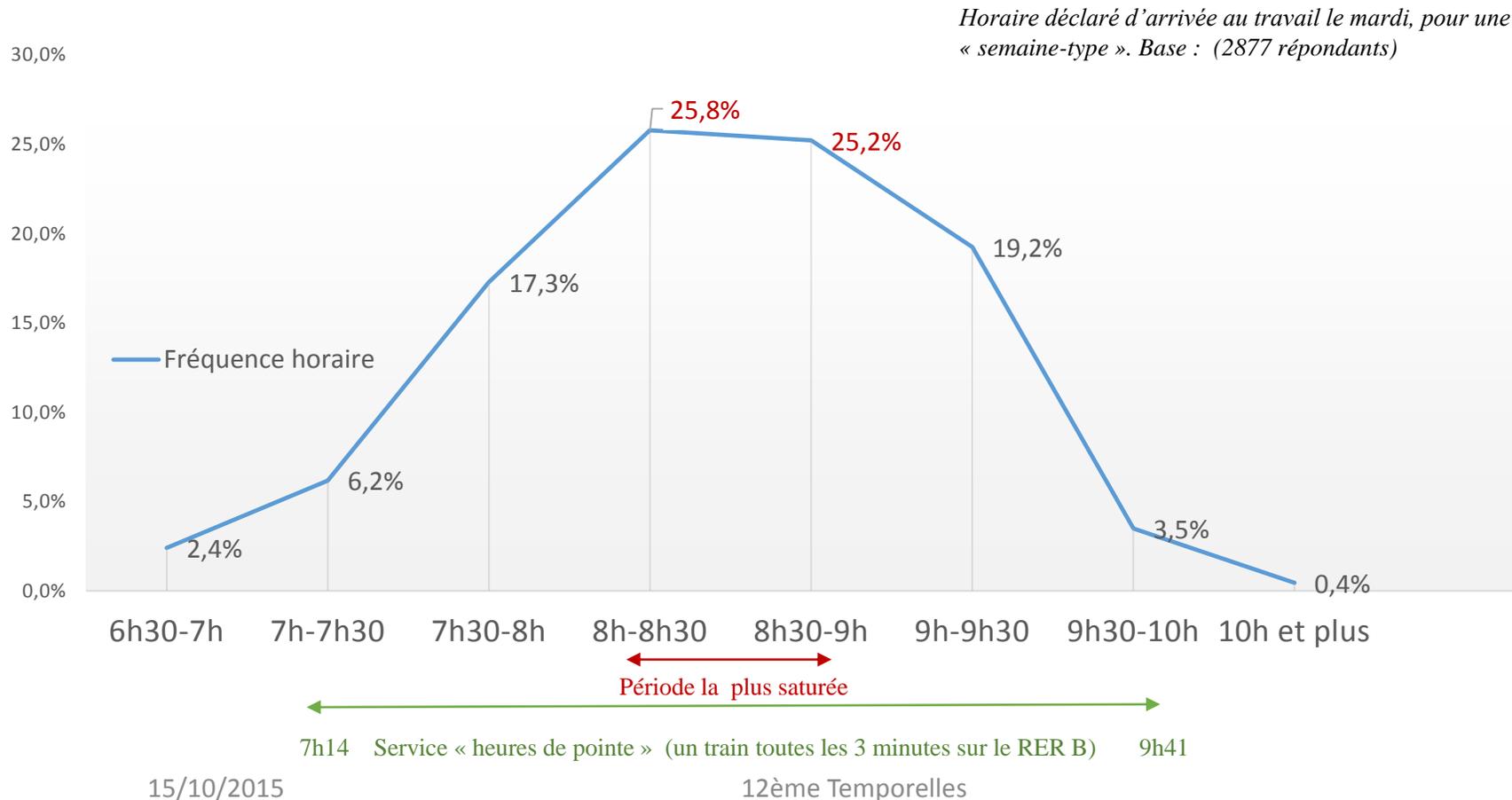
- ✓ La thématique principale est bien celle du décalage des horaires de travail/déplacement mais ce n'est pas la seule. Une multitude de leviers sont questionnés (télétravail, espace de co-working, services en gare, information voyageur...).

- ✓ Travail parallèle d'enquête pour cerner les contraintes, besoins et attentes des salariés vis à vis d'un horaire de travail/déplacement. 3354 questionnaires complétés.

1-2. De l'optimisation du réseau à la prise en compte des besoins

Décrire les habitudes des salariés/navetteurs

Répartition des horaires d'arrivée au travail le mardi pour les usagers du RER,
par tranche de 30mn

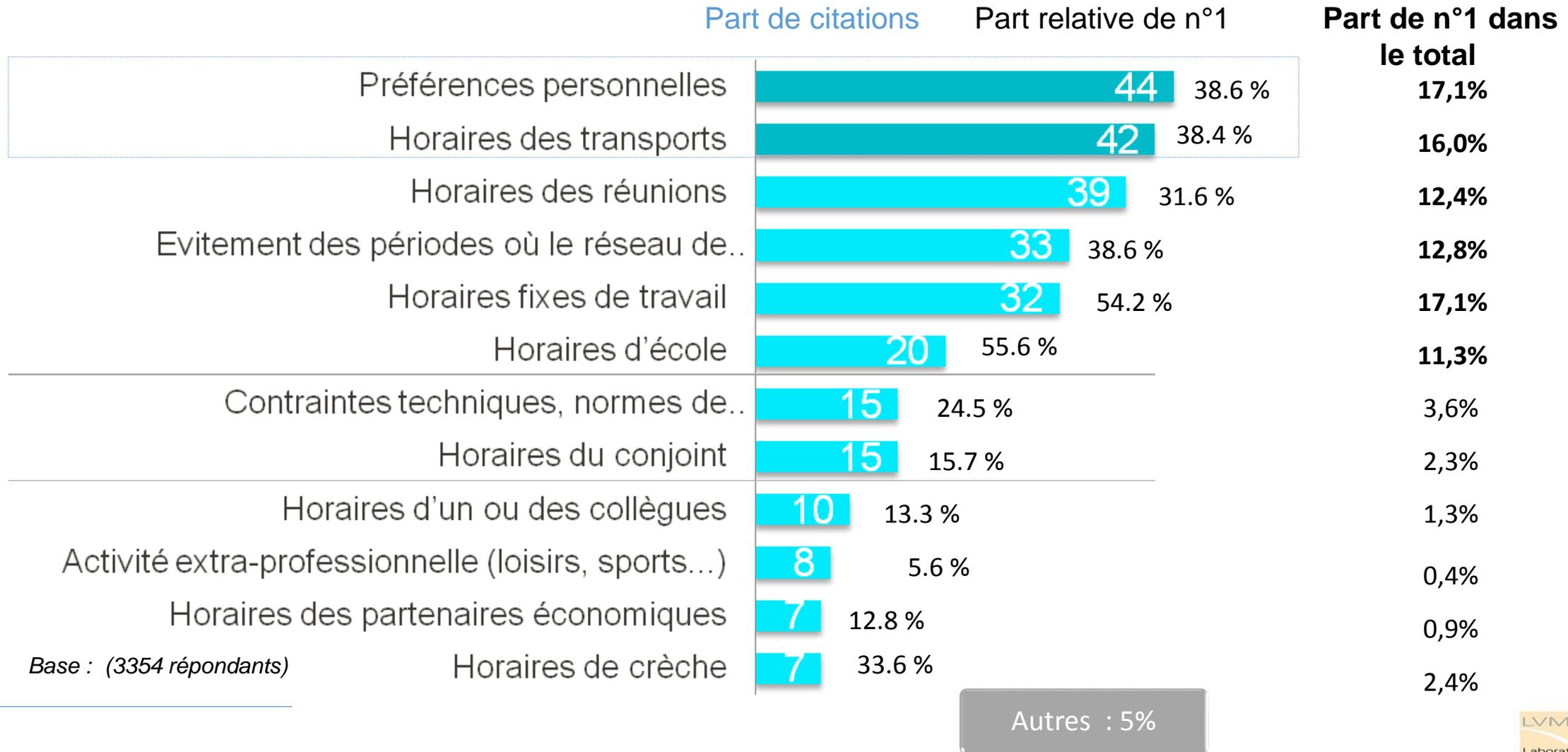


- La moitié des répondants se rend au travail pendant la période où les transports en commun sont les plus chargés – **entre 8h et 9h.**
- Il s'agirait d'orienter les arrivées **aux marges de l'hyperpointe.**
- Pourquoi, les salariés se rendent-ils au travail aux moments les plus saturés, alors qu'ils sont pour la grande majorité en horaires flexibles?

2. La prise en compte des besoins

Comprendre les habitudes des salariés/navetteurs

- Par rapport à votre semaine-type, indiquez parmi les 12 raisons suivantes, celle(s) qui détermine(nt) votre heure d'arrivée au travail en les classant par ordre d'importance ?



Base : (3354 répondants)

12ème Temporelles

2. La prise en compte des besoins

Proposer des solutions – évaluer les souhaits

- Parmi un éventail de solutions envisagées pour vous permettre de voyager en dehors de périodes chargées le matin, indiquez pour chaque proposition si elle vous intéresserait :

	OUI	NON	NSP
INFORMATION PREDICTIVE SATURATION SUR SMARTPHONE	67%	25%	8%
TRAVAILLER CHEZ VOUS OU DANS UN LIEU ADPATE LES PREMIERES HEURES	63%	31%	6%
FAVORISER LES REUNIONS APRES 10H	49%	39%	12%
DECALAGE D'HORAIRES ENTRE DIFFERENTES ENTREPRISES	43%	39%	18%
INCITATION ÉCONOMIQUE À SE DÉPLACER EN HEURES CREUSES	33%	54%	13%
DISPOSER D'UN BOUQUET DE SERVICES EN GARE	32%	49%	19%
AMENAGER LES HORAIRES D'ECOLE	18%	50%	32%

2. La prise en compte des besoins

Un panel de solution pour toucher l'ensemble de la population active?

Les profils les plus fortement liés à la préférence pour telle ou telle solution

SOLUTIONS	Âge		CSP, diplôme		Enfants scolarisés		Origine géographique		Régime horaire		Transports
	<35 ans	>35 ans	-	+	sans	avec	Petite C	Paris	fixe	libre	
Information	X						X				RER
Incitation			X		X						Non Transilien
<i>Réunion après 10 h</i>		X		X				X	X		
<i>Décalage entreprises</i>	X		X		X				X		
<i>Décalage écoles</i>						X	X				
Services en gare	X			X		X	X		X		
Travail matinal hors locaux				X		X					Long trajet

Caractérisation par les modalités de la variable. Ex: la probabilité d'avoir à la fois moins de 35 ans et d'être intéressé par l'information voyageur ne peut être le fruit du hasard (tirage aléatoire sans remise), au seuil d'erreur $\alpha=5\%$.

Bibliographie

- ASCHER F., 1997, « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme » in *Les annales de la recherche urbaine*, n°77.
- BOULIN J-Y., 2008, « Villes et politiques temporelles », Institut des villes, La documentation Française.
- CHALENDAR DE J., 1971, *L'aménagement du temps*.
- DUMAZEDIER J., 1962, *Vers une civilisation du loisir ?*
- GIUALIANO G. et GOLOB T., 1989, « Evaluation of the 1988 Staggered Work Hours Demonstration Project in Honolulu», Final Report. Irvine: Institute of Transportation Studies, University of California.
- MARZLOFF B., 2011, *Pourquoi la ville sera servicielle?*, *Millénaire 3*, Centre de ressources prospectives du Grand Lyon.
- PATURLE C ; BLAIS J-P., 1977, « Le temps de l'aménagement- analyse de l'aménagement du temps en milieu urbain ».
- ROYOUX D. et VASSALO P., 2013, *Urgences temporelles*.
- SUE R., 1994, *Temps et ordre social*.
- VIEIVARD L., 2015, *Grand Lyon Métropole Servicielle – Quelles transformations pour l'action publique?*, *Millénaire 3*, Centre de ressources prospectives du Grand Lyon.