

Le temps de déplacement : de la temporalité effective à la temporalité subjective de la mobilité

Juliana González

Laboratoire de Sociologie urbaine

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Introduction

De manière générale, le domaine de la mobilité spatiale est confronté à trois variables interdépendantes : *distance*, *temps* et *vitesse*. Dans la perspective de l'économie des transports, la dimension temporelle des déplacements représente un coût que l'on cherche absolument à réduire. Pendant plusieurs décennies – et encore aujourd'hui-, les politiques publiques de mobilité ainsi que les projets de développement des différents réseaux de transport ont poursuivi cet objectif pour répondre aux attentes de rapidité des usagers des infrastructures. Néanmoins, malgré des investissements importants pour atteindre ce renforcement de l'accessibilité, le budget-temps de transport des utilisateurs ne reflète pas une telle réduction (Crozet, 2017 ; Kaufmann, 2008 ; Joly, 2004 ; Metz, 2008 ; Schafer, 2000). En revanche, et grâce aux progrès techniques, la distance parcourue n'a cessé d'augmenter (Banister, 2011), et la vitesse représente toujours une valeur dominante des sociétés contemporaines. Face à ces constats, il semble pertinent de (re)questionner la valeur du temps pour les individus, et notamment le temps que l'on passe à se déplacer.

Le travail qui fait l'objet de cette communication vise donc à explorer la dimension symbolique du temps de déplacement dans le cadre de la mobilité quotidienne des individus. En partant de l'hypothèse « d'habitabilité » de l'espace-temps qui constitue le déplacement, l'objectif est d'explorer ce que ces rapports « familiaux » ou « affectifs » peuvent révéler en matière de choix modal, mais également des transformations du rapport des individus au temps et à l'espace, notamment vis-à-vis d'une apparente accélération des rythmes de vie (Rosa, 2010). Pour cela, une première série de résultats quantitatifs issus d'une enquête portant sur les logiques de choix modal¹ en Suisse romande seront présentés.

La prise en compte du temps dans le domaine de la mobilité aujourd'hui

Les budgets-temps

Dans une perspective économique, les différentes formes d'allocation du temps intéressent particulièrement le domaine de la mobilité. Autant d'un point de vue méthodologique et empirique, les budget-temps de transport sont toujours un sujet qui fait l'objet de maintes analyses.

Un nombre considérable de travaux se sont focalisés sur les aspects qui pourraient expliquer l'évolution du budget-temps de transport des individus. Bien que cette évolution soit controversée sur le plan des

¹ L'enquête « Analyse prospective des logiques de Choix modal auprès de la population active » est menée par le Laboratoire de Sociologie urbaine de l'EPFL, en Suisse. Elle concerne le canton de Vaud, le Grand Genève et certaines agglomérations du canton de Berne, dont l'agglomération de Berne et de Bienne. Les résultats présentés concernent uniquement les échantillons vaudois et genevois de l'enquête.

échelles analysées ou des méthodes d'enquête appliquées (Schafer, 2000), un nombre considérable de travaux abordent la question sous l'angle de la portée spatiale des déplacements, à travers des phénomènes tels que le choix résidentiel ou la pendularité de longue distance (Metz, 2008 ; Authier, 2010 ; Crozet et Joly, 2004 ; Crozet, 2017).

Dans cette perspective, le budget-temps de transport permet comprendre la place de la mobilité spatiale dans la configuration des différentes sphères de la vie des individus ;

Le temps que l'on remplit

Les approches qui traitent le temps de déplacement sous le prisme du « multitasking » se sont répandues ces dernières années. Dans ce type d'approches, le temps de déplacement est abordé à partir du nombre et de la nature des activités qui sont déployées par les individus lors de leurs déplacements.

Depuis plus une décennie, une série de travaux ont mis en exergue l'importance de prendre en compte la manière dont les personnes occupent cette portion du temps notamment à travers, par exemple, des travaux qui dévoilent, en Grande Bretagne, une variété importante d'activités qui diffèrent, entre autres, par rapport au genre ou à la catégorie socio-professionnelle (Lyons et al., 2013, 2016). Ce type d'études soulèvent également des aspects tels que l'influence de la destination dans le déroulement du déplacement et donc dans les activités réalisées (Keseru et al., 2015). Les travaux utilisant cette approche recouvrent au moins une quinzaine de pays, dont une majorité des études dans des pays industrialisés. Les études mobilisant le concept de multitasking questionnent des aspects tels que la productivité des activités réalisées par les individus, en mettant l'accent sur le fait que des activités de décompression peuvent avoir une part de productivité – au-delà du transport- dans la gestion des différentes sphères de la vie (Jain and Lyons, 2008).

Le temps comme expérience

Certaines études dans les domaines des sciences du comportement et de la psychologie prennent en compte le temps de manière plus large, et non seulement en lien avec l'expérience propre du déplacement. Tel est le cas de certains travaux qui analysent, par exemple, l'influence positive des horaires flexibles au travail dans la diminution du niveau de stress qui est expérimenté par les individus (Lucas and Heady, 2002). En ce qui concerne les conditions environnementales de chaque mode de déplacement, une série d'études semblent confirmer que les modes actifs sont perçus par les individus comme étant les moins stressants (Friman et al., 2013; Gatersleben and Uzzell, 2007; Handy and Thigpen, 2018; Smith, 2017), tandis que d'autres confirment que la voiture individuelle (la conduite) est le mode le plus stressant du fait des facteurs objectifs tels que le trafic qui sont en interaction avec des facteurs subjectifs (des sentiments, des émotions, des désirs, etc.) (Haider et al., 2013 ; Legrain et al., 2015). Or, certains travaux se concentrent également sur l'expérience des automobilistes, notamment en ce qui concerne l'attention et les moments de divagation de l'esprit qui sont associés à la force de l'habitude dans les déplacements domicile-travail (Burdett et al., 2018 ; Circella et al., 2012 ; Lancée et al., 2017).

L'importance de la recherche à propos de l'utilisation du temps de déplacement recouvrent plusieurs ressorts. D'une part, dans le domaine de transport, cela signifie un changement important dans l'évaluation du temps de transport qui n'avait aucune valeur auparavant. Cela impliquerait la réévaluation des modèles utilisés pour évaluer l'impact de politiques et des projets d'infrastructure. D'un point de vue de politiques publiques et de l'amélioration de la qualité de vie, le bien-être se présente comme un indicateur nouveau à tenir en compte dans la formulation de politiques de mobilité, et cela notamment vis-à-vis du stress et de ses impacts sur la santé. Or, le lien entre la dimension qualitative du temps et le bien-être associé à la ville est loin d'être évident.

La notion de rythme comme articulation entre l'espace et le temps

Le rythme fait l'objet d'un intérêt croissant par la recherche en sciences humaines et sociales² qui, à partir de la relecture d'auteurs tels que Barthes ou Lefebvre, essaient de mobiliser cette notion pour lier autrement le temps et l'espace afin de mieux comprendre un certain nombre d'objets qui sont aujourd'hui associés à une société qui est soumise à un cercle d'accélération, tel qu'il a été décrit par Rosa (2010). Dans son essai, Rosa fait référence à l'accélération technique qui entraîne par la suite une accélération sociale. Dans l'analyse de la mobilité quotidienne, et dans une perspective historique, l'augmentation de la vitesse des différents moyens de déplacement a mené à une augmentation des distances parcourues et, en conséquence, à une multiplication de possibilités en matière de localisation et de programmes d'activités (Crozet, 2017). Cette augmentation de l'accessibilité a également mené à une diversification importante des modes de vie (Kaufmann, 2017).

Dans l'enquête quantitative qui concerne cette communication, nous avons introduit la notion de rythme afin d'explorer, entre autres, la signification que les individus donnent à cette notion dans le cadre de leurs déplacements au quotidien, et la manière dont ils perçoivent leur ressource temporelle. Au moins 70% utilisateurs de tous les modes qualifient le rythme de leurs déplacements comme étant soutenu. De manière surprenante, un rythme de déplacements très soutenu, est davantage associé aux personnes qui utilisent fréquemment les modes actifs (voir Tableau 1.). Ce dernier résultat semble paradoxal vis-à-vis de la planification urbaine car le vélo et la marche à pied représentent les modes « phares » en matière d'apaisement de la ville. Cela montre l'emboîtement d'échelles et des rythmes auxquels sont confrontés les disciplines s'intéressant à l'urbanisme et à la réflexion sur les villes contemporaines. Le croisement de la variable « rythme des déplacements » avec le budget-temps de transport pour le motif travail nous permet également d'affirmer que la perception du rythme des déplacements comme étant plus élevée concerne davantage les personnes enquêtées qui se déplacent moins de 30 minutes/jour pour le travail. Dans ce sens, il semblerait que la distance du déplacement – généralement associée de manière proportionnelle au budget-temps de transport – pourrait avoir un effet de seuil dans la manière dont le rythme de mobilité est perçu à l'échelle de l'individu.

² A ce propos, le Laboratoire de Sociologie Urbaine propose une introduction riche en références concernant les travaux récents sur la notion de rythme dans les sciences sociales et humaines dans le cadre du colloque « Rythmes en sciences sociales », qui a eu lieu le 9 et 10 mai 2019 à l'Ecole Polytechniques Fédérale de Lausanne.

		Peu soutenu	Assez soutenu	Soutenu	Très soutenu	Ne sait pas
Utilisateurs fréquents des différents modes	Voiture en tant que conducteur	12%	18%	35%	35%	0%
	Train	11%	14%	43%	31%	1%
	Transports publics urbains	11%	18%	40%	30%	1%
	Vélo	8%	12%	34%	47%	0%
	Marche à pied	13%	16%	34%	37%	1%

Tableau 1. Perception du rythme des déplacements des personnes actives enquêtées dans les cantons de Vaud et de Genève, Suisse (Résultats exploratoires, 2018)

Face à cette nouvelle articulation du temps et de l'espace à travers la notion du rythme, ce qui nous intéressera particulièrement est l'introduction de l'ambiguïté du rythme, et cela notamment par rapport à la perception que l'individu peut avoir de son rythme de vie, et de ce que cela représente à l'échelle de la ville. Concernant l'apparent accélération des sociétés contemporaines, ces premiers résultats nous permettent d'avancer l'idée qu'une perception du rythme comme étant plus ou moins soutenu, et c'est là où on retrouve l'ambiguïté du rythme, ne va pas forcément dans le sens d'un rythme « subi », bien que cette affirmation ait besoin d'un approfondissement de l'enquête qualitative de l'étude.

Dans le cas des modes de déplacements actifs, il nous semble pertinent de faire le lien avec les travaux d'Ivan Illich sur l'hétéronomie, tout simplement parce que ces deux modes nous connectent avec notre corps, et la valeur d'usage que l'on associe est plutôt liée aux modes de production autonomes, ce qui n'est pas forcément associé dans la perception à une « mauvaise » expérience du temps. La ville peut être apaisée par des limitations de vitesse et de zones de partage entre les différents modes, mais tant que le mode de déplacement implique un effort physique important – et en conséquence une attention particulière à la ressource temporelle disponible, cela ne se traduira pas par un changement dans la perception du rythme de la mobilité quotidienne à l'échelle individuelle, ce qui pose la question de l'importance d'aborder le temps de déplacement dans sa subjectivité pour les individus.

Conclusion

Ce projet de recherche se veut davantage une réflexion sur la dimension temporelle des phénomènes liés à la mobilité spatiale. Au-delà de la durée effective d'un déplacement, il s'agit de mettre en évidence la place qui occupe ce temps subjectif dans les logiques qui expliquent les comportements modaux au quotidien, et ce qui constitue ce processus de subjectivation. Il s'agit également d'aborder ce que cela dit des sociétés contemporaines, au-delà de la mobilité, dans les contradictions entre ce qui tient au comportement individuel et ce qui s'opère aux plus grandes échelles.

Références

- Authier, J.-Y., Bonvalet, C., and Lévy, J.-P. (2010). *Élire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*. Presses Universitaires de Lyon.
- Banister, D. (2011). The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 950–959.
- Burdett, B.R.D., Charlton, S.G., and Starkey, N.J. (2018). Inside the commuting driver's wandering mind. *Spec. Issue Everyday Driv.* 57, 59–74.
- Circella G, Mokhtarian P, and Poff L. (2012). A conceptual typology of multitasking behavior and polychronicity preferences. *Electron. Int. J. Time Use Res.* 9, 59–107.
- Crozet, Y. (2017). *Economie de la vitesse : Ivan Illich revisité*. *L'Économie Polit.* 76, 24.
- Friman, M., Fujii, S., Ettema, D., Gärling, T., and Olsson, L.E. (2013). Psychometric analysis of the satisfaction with travel scale. *Psychol. Sustain. Travel Behav.* 48, 132–145.
- Gatersleben, B., and Uzzell, D. (2007). Affective Appraisals of the Daily Commute: Comparing Perceptions of Drivers, Cyclists, Walkers, and Users of Public Transport. *Environ. Behav.* 39, 416–431.
- Haider, M., Kerr, K., and Badami, M. (2013). Does commuting cause stress? The public health implications of traffic congestion.
- Handy, S., and Thigpen, C. (2018). Commute quality and its implications for commute satisfaction: Exploring the role of mode, location, and other factors. *Travel Behav. Soc.*
- Jain, J., and Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *J. Transp. Geogr.* 16, 81–89.
- Joly, I. (2004). Travel Time Budget – Decomposition of the Worldwide Mean. In IATUR, ISTAT. Italian National Statistical Institute. *Time Use: What's New in Methodology and Application Fields?*, 27-29 October 2004, Rome, Italy, p. 23 p.
- Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Troisième édition. (Presses polytechniques et universitaires romandes)
- Kaufmann, V. (2017). *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Troisième édition. (Presses polytechniques et universitaires romandes)
- Keseru, I., Bulckaen, J., Macharis, C., Minnen, J., Glorieux, I., and Pieter, T. (2015). Is travel time wasted? Evidence from a time use survey in Flanders, Belgium. In 14th International Conference on Travel Behaviour Research, Old Windsor, UK, p.
- Lancée, S., Veenhoven, R., and Burger, M. (2017). Mood during commute in the Netherlands: What way of travel feels best for what kind of people? *Transp. Res. Part Policy Pract.* 104, 195–208.
- Legrain, A., Eluru, N., and El-Geneidy, A.M. (2015). Am stressed, must travel: The relationship between mode choice and commuting stress. *Transp. Res. Part F Traffic Psychol. Behav.* 34, 141–151.
- Lucas, J.L., and Heady, R.B. (2002). Flextime Commuters and Their Driver Stress, Feelings of Time Urgency, and Commute Satisfaction. *J. Bus. Psychol.* 7.
- Lyons, G., Jain, J., and Weir, I. (2016). Changing times—A decade of empirical insight into the experience of rail passengers in Great Britain. *J. Transp. Geogr.* 57, 94–104.
- Lyons, G., Jain, J., Susilo, Y., and Atkins, S. (2013). Comparing rail passengers' travel time use in Great Britain between 2004 and 2010. *Mobilities* 8, 560–579.
- Metz, D. (2008). The Myth of Travel Time Saving. *Transp. Rev.* 28, 321–336.
- Michon, P. (2011). *Hartmut ROSA, Accélération. Une critique sociale du temps*. Ruthmos.

Rosa, H. (2010). *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*. Paris, La Découverte.

Smith, O. (2017). Commute well-being differences by mode: Evidence from Portland, Oregon, USA. *J. Transp. Health* 4, 246–254.