

Bertrand Montulet et Michel Hubert

Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ?

Une étude sociologique sur les vécus du temps
et les usages des modes de transport

Résumé

A l'aide d'une typologie des « attitudes spatio-temporelles », les auteurs évaluent l'adéquation des divers modes de transport aux contraintes des personnes vivant avec des enfants de moins de douze ans et se déplaçant quotidiennement à Bruxelles. L'étude souligne les faiblesses du transport public, en particulier vis-à-vis de ceux pour qui la maîtrise du temps est particulièrement importante (que ce soit pour eux-mêmes ou pour le bien-être des enfants qui les accompagnent). Pour répondre aux besoins de ce public souvent stressé, pressé et inquiet, les auteurs suggèrent d'humaniser davantage le service de transport afin de faciliter la vie de l'utilisateur, plutôt que d'attendre de celui-ci toujours plus de compétences pour maîtriser l'enchevêtrement des réseaux et s'adapter à l'offre. Améliorer le confort, l'équipement et l'accueil aux arrêts et aux pôles d'échanges modaux et intermodaux est à cet égard particulièrement important et trop rare à Bruxelles. Plus généralement, les auteurs invitent à réfléchir à l'attractivité du transport public en prenant en compte les différents stades du cycle de vie des usagers et la multiplicité des types d'organisation quotidienne. Ils insistent aussi sur la contribution que les transports peuvent apporter à une nécessaire synchronisation des temporalités urbaines.

Auteurs

Bertrand Montulet, docteur en sociologie, est chercheur aux Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL - Bruxelles). Spécialisé dans les questions de mobilités et de temporalités, il assume la responsabilité du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales » de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française. Il est chargé de cours invité aux FUSL, à l'Université libre de Bruxelles et à l'Institut des arts de diffusion.

Michel Hubert, docteur en sociologie, est professeur aux FUSL où il dirige le Centre d'études sociologiques et le Réseau interdisciplinaire de recherches sur Bruxelles. Il est directeur de *Brussels Studies*. Ses travaux portent sur les pratiques de mobilité, les modes d'habiter, les parcours de soins et l'action publique urbaine.

Introduction

Un des constats majeurs de la grande enquête sur la mobilité quotidienne des Belges (MOBEL) [Hubert et Toint, 2002] sert de point de départ à la recherche présentée dans cet article¹ : dans l'ensemble des pratiques de mobilité, les déplacements pour raisons professionnelles ne sont plus dominants aujourd'hui, tant au niveau de leur nombre qu'à celui des kilomètres parcourus. Les déplacements de loisirs, ceux pour les courses, ou ceux consacrés aux sociabilités familiales et amicales occupent dorénavant une place prépondérante, même si les déplacements professionnels continuent à être structurants pour bon nombre de personnes [Mercure, 1998; Pronovost, 1996] et s'ils se manifestent de manière particulièrement visible aux heures de pointe. Ce constat, ajouté à celui relatif à la diversification des formes d'emploi et des temps de travail (travail à temps partiel, horaires flexibles, travail à domicile...), est corroboré par des observations directes et concrètes, particulièrement à Bruxelles : allongement des heures de pointe, multiplication des déplacements en journée, notamment sur le temps de midi, usage intensif des moyens de transport le samedi, augmentation de plus de 60% du nombre de voyageurs transportés par la STIB depuis 2000, etc. C'est la raison pour laquelle il nous est apparu urgent d'entreprendre une recherche sur les multiples vécus du temps et les usages des modes de transport avec, en toile de fond, la question des mutations urbaines [Ascher, 2000] et de la synchronisation des temporalités urbaines [Bailly et Heurgon, 2001]. Cette recherche, financée par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre du programme Prospective Research for Brussels², se focalise sur la mobilité à Bruxelles,

¹ Une présentation plus exhaustive des résultats de cette recherche, ainsi que d'autres éléments d'analyse, peuvent être trouvés dans Montulet B., Hubert M. et Huynen P., *Etre mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2007, 208p.

² Dont a bénéficié B. Montulet.

Contacts :

Michel Hubert - hubert@fusl.ac.be

Bertrand Montulet - montulet@fusl.ac.be

Brussels Studies est publié avec le soutien de l'IRSIB (Institut d'encouragement de la recherche scientifique et de l'innovation de Bruxelles - Région de Bruxelles-Capitale)



qu'elle soit le fait des Bruxellois (qui effectuent plus de 70% des déplacements dans la Région) ou des non-Bruxellois, mais ses enseignements peuvent interroger d'autres contextes, et ses apports méthodologiques être transposés à d'autres études.

Méthode

La partie de la recherche dont les résultats sont présentés ici s'appuyait sur la réalisation d'entretiens semi-directifs, méthode qui offre l'avantage d'approcher de près les structures de sens des personnes interviewées. Ceci était d'autant plus important qu'il s'agissait de mener une recherche prospective visant à éviter toute forme de structuration a priori par le chercheur.

Le nombre d'interviews à réaliser dans le cadre d'une recherche dite qualitative comme celle-ci est déterminée par la règle de saturation. Celle-ci suppose que le chercheur interviewe des personnes les plus différentes possibles suivant les caractéristiques observables qui lui semblent pertinentes pour étudier son objet. Ces caractéristiques, identifiées au début de la recherche, sont susceptibles d'être enrichies par d'autres, en fonction des informations recueillies et des pistes qu'elles ouvrent³. Le nombre d'interviews requis est atteint lorsque le chercheur atteint la saturation de l'information, c'est-à-dire lorsque des interviews supplémentaires ne lui apportent plus de nouvelles informations permettant d'éclairer différemment son objet. Dans le cas de la présente recherche, nous nous sommes arrêtés à 44 entre-

³ Au départ de cette recherche, cinq critères de sélection nous ont semblé pertinents pour sélectionner nos interlocuteurs : le sexe, la différenciation socio-économique, la différenciation spatiale, la différenciation familiale et la différenciation des contraintes temporelles. Si le sexe et la différenciation socio-économique font partie des variables traditionnelles dont doit tenir compte le sociologue, les autres critères demandent un mot d'explication. La *différenciation spatiale* – identifiable par la commune de résidence – trouve son sens par le fait que les conditions d'accès aux transports en commun sont différentes en fonction du lieu d'habitat. De plus, la proximité comme l'éloignement du centre-ville laissent supposer la possibilité d'émergence de sens différents du « rapport à la ville » et aux déplacements [Kaufmann, 2000]. Nous avons ainsi rencontré des personnes habitant Berchem-Sainte-Agathe, Brussegem, Coxyde, Etterbeek, Forest, Hennuyère, Ixelles, Jette, Laeken, Schaerbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Uccle, Watermael-Boitsfort, Wezembeek-Oppem, Woluwé-Saint-Lambert et Woluwe-saint-Pierre. Cette diversité fut dictée par le fait que nous nous intéressions aux déplacements à Bruxelles et pas seulement aux déplacements des Bruxellois. La *différenciation familiale* est indispensable dès que l'on s'intéresse à la question des enfants. L'organisation temporelle des personnes n'est évidemment pas identique que l'on soit en couple, parent célibataire, famille recomposée ou personne isolée. La *différenciation des contraintes temporelles* pourrait paraître plus aléatoire, car ces contraintes peuvent être de formes multiples, ressenties ou non comme telles par l'acteur. Pourtant une caractérisation temporelle de l'échantillon est essentielle par rapport à l'objet de notre étude. Nous nous sommes dès lors concentrés sur les contraintes temporelles liées au travail (avec ou sans emploi, à temps plein ou à temps partiel, comme indépendant ou comme salarié, avec une part ou non de travail à domicile, etc.). Ceci pourrait paraître paradoxal par rapport à notre volonté de ne pas mettre le travail au centre de notre analyse. Le paradoxe n'est cependant qu'apparent car ce n'est pas parce que, pour les actifs, le travail reste une activité structurante de leur organisation du temps qu'il est nécessairement générateur de la majorité de leurs déplacements.

tiens⁴. La représentativité de « l'échantillon » n'est donc pas l'objectif poursuivi par ce type de méthode mais plutôt le relevé de structures de sens fréquentes (sans que cette fréquence soit quantifiable à ce stade, ni que l'on puisse prétendre à l'exhaustivité de ce relevé) et surtout différentes les unes des autres. L'intérêt de ce type de recherche est de fournir des clés d'interprétation qui peuvent s'avérer particulièrement éclairantes. Il peut aussi préparer la formulation de questions innovantes pour des enquêtes par questionnaire qui viseraient la quantification des attitudes ou des pratiques identifiées par la recherche qualitative.

Attitudes spatio-temporelles et usages des modes de transport : une relation privilégiée

Comment les individus agencent-ils leur temps et leurs activités ? Comment ces structurations temporelles influencent-elles leurs déplacements et leurs usages des modes de transport ? Telles étaient les deux questions centrales de notre recherche. Autrement dit, il s'agissait pour nous d'appréhender dans quelle mesure l'offre de transport rencontre une demande, vue comme un système complexe au sein duquel interviennent aussi bien ce que nous appelons les attitudes temporelles des individus et leur rapport à l'espace que les contraintes et temporalités liées au déroulement de leurs activités et de leurs relations sociales.

Les personnes interviewées étaient principalement des adultes avec enfants en bas âge. Cette population constitue en effet une cible particulièrement délicate pour les sociétés de transport à un double titre : la présence d'enfants rend généralement de plus en plus incontournable l'usage d'une (ou plusieurs) automobile(s) ; l'attitude des parents à l'égard de leur progéniture et leurs pratiques de mobilité risquent d'avoir une influence durable sur les habitudes de ces enfants lorsqu'ils seront plus âgés. Assez logiquement, eu égard à la prééminence actuelle des motifs de déplacement autres que professionnels, ces personnes furent d'abord interrogées – ce qui n'est pas courant dans les études de mobilité – à propos de leurs déplacements accompagnés de leurs enfants et/ou en vue de rencontrer des amis ou de faire des courses. De la sorte, l'articulation ou non de ces déplacements avec les déplacements professionnels pouvait être mise en évidence.

Les analyses issues de ce travail ont principalement permis, d'une part, d'identifier six types d'attitudes temporelles et quatre types de rapport à l'espace⁵ et, d'autre

⁴ D'une durée variant entre une et quatre heures, ces entretiens abordaient la mobilité quotidienne dans une perspective élargie, en incluant notamment des questions à propos du choix résidentiel, de l'organisation de la vie quotidienne et du rapport aux différents moyens de transport. Ils ont tous été retranscrits intégralement pour permettre une analyse de contenu approfondie. Ce travail d'analyse, ainsi que l'ensemble du processus de recherche, ont été régulièrement soumis à la discussion d'un groupe de recherche, au sein du Centre d'études sociologiques des Facultés universitaires Saint-Louis, auquel ont pris part, outre les auteurs, Gaëlle Hubert, Philippe Huynen, Alice Lejeune, Xavier Mattelé, Jean Remy, Christine Schaut, Luc Van Campenhoudt et Alexis Van Espen. Qu'ils en soient vivement remerciés ici.

⁵ Il s'agit d'idéaux-types, c'est-à-dire, comme Max Weber, l'un des fondateurs de la sociologie, l'a avancé, d'images guide pour interpréter le réel, étant entendu que les individus particuliers ne correspondent pratiquement jamais, en tous points, aux caractéristiques mises en évidence.

part, d'examiner les connivences entre ces attitudes que nous allons appeler spatio-temporelles et les usages des modes de transport.

Six types d'attitudes temporelles

Les six types d'attitudes temporelles mis en évidence (Figure 1) sont les suivants : le « routinier » (t1), le « stochastique » (t2), le « planificateur rigide » (t3), le « planificateur souple » (t4), « l'improvisateur réactif » (t5) et « l'improvisateur impulsif » (t6).

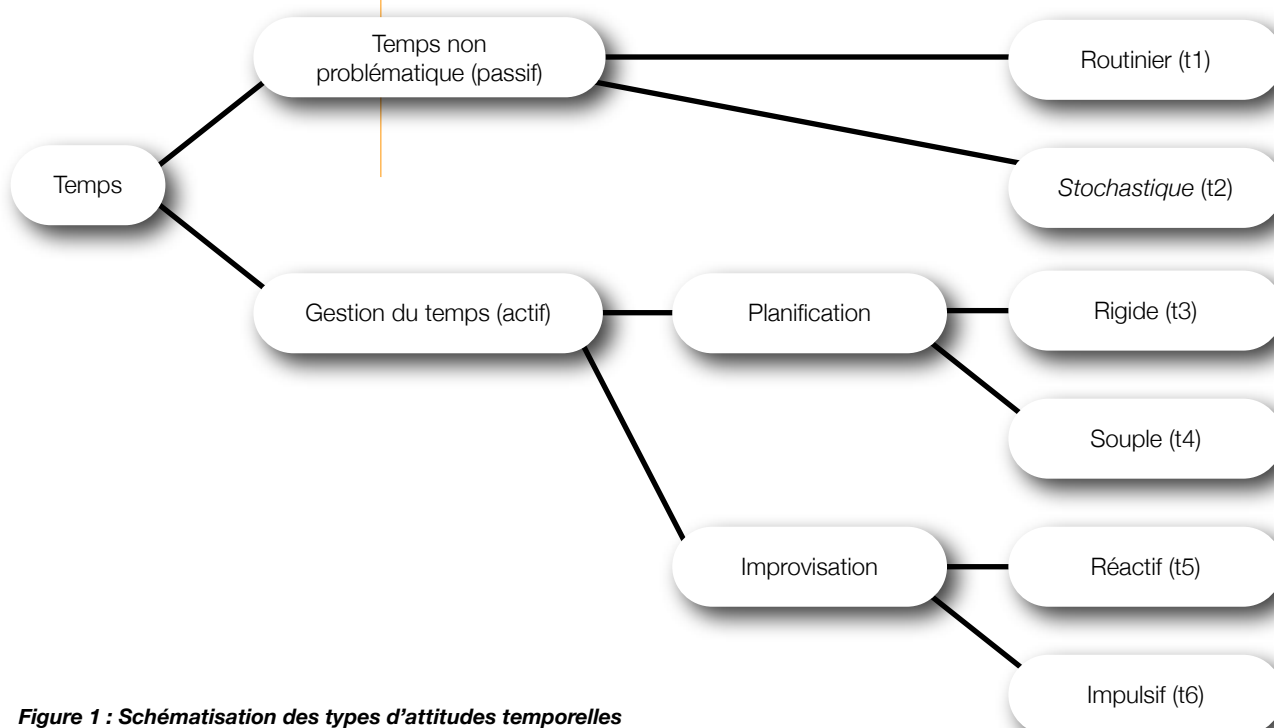


Figure 1 : Schématisation des types d'attitudes temporelles

Les deux premiers se caractérisent par une absence de volonté de maîtriser le temps. Le temps ne leur pose pas problème, soit parce que la routine des activités est internalisée (t1)⁶, , soit parce que le temps n'est en lui-même que le support d'une déambulation sans structure (t2)⁷.

⁶ « On s'est habitué en fait, on s'est habitué aux horaires des magasins, aux enfants et tout. Donc, c'est une habitude qu'on a prise et alors on trouve que tout est normal. Puisqu'on s'est habitué » (Djamel). Les extraits d'interview sélectionnés à partir d'ici sont cités pour leur caractère particulièrement illustratif. Les prénoms sont des prénoms d'emprunt.

⁷ Le « stochastique » est un type théorique que nous n'avons pas pu, faute de temps, investiguer en profondeur.

Les planificateurs veulent au contraire maîtriser le temps soit en organisant strictement leurs activités en référence à un horaire (t3)⁸, soit en planifiant des activités tout en laissant la porte ouverte à un changement toujours possible (t4)⁹.

Les deux derniers types d'attitudes temporelles enfin, improvisent constamment leurs activités soit pour répondre à des stimuli externes (t5)¹⁰, soit pour répondre à leurs propres impulsions (t6)¹¹.

Quatre types de rapports à l'espace

Les quatre types de rapports à l'espace (Figure 2) sont : le localisme (e1), l'espace en zone (e2), la multicentralité (e3) et l'étendue spatiale (e4). Si le localisme et la perception de l'espace en zone se construisent sur une base territoriale, la multicentralité et l'étendue spatiale font fi des frontières. Les questions qui se posent dans ces dernières logiques ne relèvent plus d'abord de la contiguïté mais bien de la connectabilité.

Ainsi, la perception localiste (e1) de l'espace suppose un territoire unique avec lequel l'acteur établit une relation permanente et affective. Ce territoire lui sert de référence pour l'ensemble de ses activités¹².

⁸ « *Le mois de septembre-octobre est difficile, parce qu'il faut tout mettre en place mais une fois que ça roule, ça va tout seul. (...) Je jongle comme ça depuis tout le temps. Donc, ça ne m'a jamais posé de problèmes. Il y a juste la journée où les activités changent, où les heures changent, donc il faut tout replanifier mais c'est tout* » (Lucie).

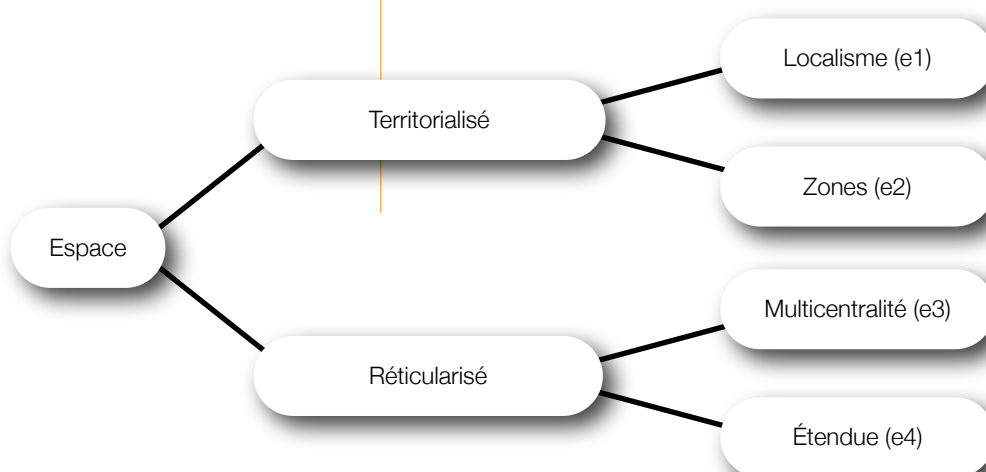
⁹ Ainsi, chez Albert, la routine, qu'il redoute, se différencie de la régularité qu'il apprécie. Albert peut ainsi facilement décrire son programme hebdomadaire, tout en sachant que celui-ci peut subir de légers aménagements en fonction des possibilités qui s'offriront à lui. Dans cette optique, Albert a choisi de travailler à mi-temps. Ce choix lui permet de disposer de la flexibilité personnelle suffisante pour s'adapter aux modifications de sa programmation. « Le travail est la variable d'ajustement » dira-t-il. Il valorise ainsi la flexibilité personnelle, qui lui permet de dire « j'aménage mon temps », mais dévalorise par contre la flexibilité professionnelle qui s'impose à sa femme et qui l'« empêche d'organiser les choses ».

¹⁰ John explique ainsi son mode de programmation, laquelle sera sans cesse remise en question, mais cela lui sert malgré tout à structurer les informations dans le temps. « *J'utilise le 'outlook' de Microsoft, qui est le seul calendrier qui est à 100% correct. (...) Et bon toutes les semaines, je me l'imprime. Dans ce cas-ci, j'ai jusqu'au mois de mars. C'est-à-dire que si je suis en déplacement, j'ai mon ordinateur avec moi, j'ai au moins déjà un aperçu de ce qui se passe. (...). Et dire: "Voilà, il y a déjà des changements". Je sais que je l'ai imprimé hier et il y a déjà des changements aujourd'hui. Mais bon, ça me donne déjà au moins une idée* » (John).

¹¹ Nicole veut affirmer son autonomie face aux contraintes temporelles, elle ne veut pas les subir. Il s'agit pour elle d'introduire de l'extra-quotidien, de « l'actif » à tout moment. Ainsi, Nicole ne veut ni planifier son temps, ni le vivre sur un mode régulier, elle veut improviser. Pour elle, l'organisation anticipative de ses actions ou la récurrence de ses activités rendent le quotidien « mortel » (« *Bon, voilà. Le quotidien, ça tue, quoi* ».) car elles ne lui permettent pas de vivre librement son temps, c'est-à-dire de suivre ses impulsions.

¹² « *Moi je ne sors jamais de mon quartier. Tout est à proximité (...). On va juste chez mes parents, la famille ou quoi. Ou alors, quand il fait beau oui, on va dans la forêt ou... Mais toujours à proximité. Mais c'est vrai que le centre ville, ça fait très longtemps. A l'occasion, quand tu fais les magasins ou les soldes, ou des trucs comme ça. Mais il y a longtemps. - il y a des années - oui, et c'était Porte de Namur* » (Marta).

La perception de l'espace sous forme de zones (e2) s'apparente, pour sa part, à une lecture en termes de territorialisation sans qu'il y ait pour autant d'attachement identitaire au territoire. Les espaces se distinguent et se parcourent en fonction de la relation de familiarité et de fonctionnalité que l'acteur établit avec eux. La composition spatiale ne s'inscrit pas nécessairement dans la petite échelle, ni dans la contiguïté des territoires¹³.



La perception de l'espace sous forme de multicentralité (e3) consiste à connecter de manière récurrente un nombre défini de nœuds fonctionnels entre eux. L'espace est réticulaire même si la récurrence des connexions laisse transparaître une forme de circonscription de l'espace qui n'est pas structurante pour l'acteur.

Il ne s'agit plus ici de définir un territoire, mais plutôt de décrire un déploiement d'activités reliées ensemble par les

Figure 2 : Schématisation des types de rapports à l'espace

déplacements récurrents de l'acteur. Lucie connecte des nœuds fonctionnels entre eux. L'espace est réticulaire. Cependant, toutes ces connexions s'effectuent dans un périmètre non-dit qui s'esquisse en filigrane des nœuds récurrents que l'acteur connecte. Il ne s'agit donc pas d'une relation à un espace ouvert, à une étendue indéfinie. Il s'agit d'un espace qui demeure circonscrit à un nombre défini de nœuds, la délimitation englobant ces nœuds n'étant pas structurante pour l'acteur¹⁴.

La perception de l'espace sous forme d'étendue (e4) consiste en un espace ouvert dans lequel l'acteur connecte un nombre indéfini de nœuds entre eux. L'espace est, ici aussi, réticulaire. Les nœuds prennent d'abord sens dans une logique fonction-

¹³ « On est sur Schaerbeek. Donc, je voyage entre Schaerbeek et Woluwe-Saint-Lambert où se trouve l'école. Ixelles qui est un peu plus loin, et Etterbeek. Non, il y a d'abord Etterbeek, et puis Ixelles, j'y vais jamais. Je vais vers Saint-Josse, puisque je travaille du côté de Saint-Josse. Alors des communes où on ne va jamais? Etterbeek, Ixelles... Anderlecht, jamais Berchem-Sainte-Agathe, Laeken. » (Danièle).

¹⁴ Ainsi, lorsque Lucie se rend de son domicile de Jette à son travail à Woluwé-Saint-Lambert, Schaerbeek n'existe pas. « Je trouve que c'est une maison qui est idéalement située pour les personnes qui habitent à Bruxelles, parce qu'il y a pas mal de moyens de communication à Bockstael, il y a aussi bien des trams qui mènent à toutes les gares de Bruxelles, il y a des bus et le quartier est assez calme le week-end » (Lucie).

nelle désincarnée soumise aux opportunités et aux changements. De ce fait, l'étendue spatiale et les connexions qui s'y établissent sont en perpétuelle redéfinition¹⁵.

L'analyse des cohérences entre les attitudes temporelles et les perceptions spatiales montre de très nettes convergences entre les deux. Le localisme (e1) se marie aisément à la routine (t1), les programmeurs souples (t4) perçoivent volontiers l'espace sous forme de zones (e2), les programmeurs rigides (t3) sont souvent, spatialement, multicentaux (e3). Enfin, les improvisateurs réactifs (t5) et impulsifs (t6) conçoivent généralement l'espace en tant qu'étendue (e4).

Quels usages des modes de transport pour quelles attitudes spatio-temporelles ?

Ces attitudes temporelles et perceptions spatiales conjuguées, que l'on peut appeler attitudes spatio-temporelles, nous permettent alors d'interroger les usages des modes de transport, particulièrement des transports publics.

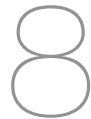
Il n'y a pas de relation univoque entre attitudes spatio-temporelles et usages des modes de transport mais affinités électives entre les deux. Ainsi, par exemple, ce qui caractérise les routiniers localistes (t1+e1), c'est bien la récurrence de leurs trajets. Il s'agit d'une clientèle aisément captive par les transports en commun, pour autant que l'espace dans lequel se déploient leurs routines ne soit pas trop exigu, et que l'échelle des réseaux de transport présente des lignes adéquates à l'espace maîtrisé par ces individus.

En ce qui concerne les personnes proches d'une attitude d'improvisation réactive et d'une perception de l'espace en étendue (t5+e4), c'est le rythme soutenu de leurs activités qui va marquer leurs déplacements. Face à ce rythme, les transports en commun et les inerties temporelles liées aux correspondances et aux arrêts sont peu supportables et s'adaptent mal à une logique individuelle nécessitant à la fois de la productivité et du 'just in time'. L'attractivité des modes de transport public augmente cependant dès que, d'une part, l'on améliore la lisibilité du réseau et que l'on facilite l'intermodalité (et sa lisibilité propre) afin d'assurer une grande couverture spatiale et que, d'autre part, l'on organise des fréquences soutenues afin d'offrir un service disponible dès que le client en a besoin de manière à assurer la flexibilité temporelle demandée.

Les individus présentant une attitude de programmation rigide et une perception de l'espace en multicentralité (t3+e3) développent des déplacements récurrents quel que soit le mode de transport utilisé. Il s'agit typiquement de personnes pouvant être intéressées par les logiques développées par les transports en commun pour autant que leur volume d'activités ne soit pas trop dense. Les horaires structurels de ces modes de transport peuvent leur assurer la maîtrise d'un temps programmé, ce qui correspond à leurs souhaits, à condition que la durée des trajets soit concurrentielle par rapport à celle des autres modes.

Enfin, attitude temporelle de programmation souple et perception spatiale zonale (t4+e2) sont en connivence avec une connaissance multimodale des possibilités de déplacement dans les différentes zones d'activités. Si les espaces ne sont pas

¹⁵ John affirme ainsi : « *La distance, ce n'est pas une limitation aujourd'hui* ». Anne et Félice renforcent le trait : « *Nous, on est prêts à aller habiter demain à l'autre bout de la ville, à l'autre bout du monde* ».



monofonctionnels comme pour les personnes ayant un rapport à l'espace multicentré, les modes de déplacement sont, eux, perçus dans une logique essentiellement fonctionnelle. La durée du trajet est alors un facteur important du choix modal.

Des modes de transport en affinité avec certaines attitudes spatio-temporelles

Dans le sens inverse, un mode de transport peut convenir plus ou moins bien aux diverses attitudes spatio-temporelles.

L'automobile est ainsi toujours perçue actuellement comme le mode de transport le plus flexible et donc le plus adaptable à la plupart des attitudes spatio-temporelles. Cette adaptabilité n'est cependant pas uniquement due à la logique individuelle du mode qui répondrait au souhait d'aller où l'on veut quand on le veut, mais également à ses capacités de stockage et de confort face aux intempéries, qui permettent à l'utilisateur de composer des chaînes d'activités complexes tout en n'utilisant qu'un seul mode de transport. Son dispositif, c'est-à-dire l'ensemble des conditions prévues pour son usage (la qualité matérielle des routes, l'apprentissage de la conduite, l'organisation du code,...) ne limite pas a priori son usage spatial, ce qui la rend parfaitement adéquate à un usage réactif ou impulsif dans une perception spatiale en étendue. Il est cependant clair que l'usage de la voiture a, aujourd'hui, dépassé ses limites dans l'espace urbain dense et que les avantages temporels comparatifs qu'elle présente sont de moins en moins évidents.

La logistique des modes de transport public a été pour sa part conçue sur une base horaire afin d'assurer, d'une part, la densité d'usagers nécessaire à leur rentabilité et la coordination de plusieurs lignes de transport, d'autre part. En retour (si ce n'est pour le métro qui a rapidement été conçu « en fréquence »), cette conception suppose une programmation des déplacements de la part de l'usager. Une telle programmation est moins compatible avec des attitudes d'improvisation (réactive ou impulsive) que, bien entendu, avec des attitudes routinières ou de programmation (rigide ou souple). Les responsables des sociétés de transport public se voient donc contraints de concilier une logistique basée sur la programmation d'horaires à un usage basé sur le « dispositif de flux », s'ils veulent pouvoir attirer une clientèle aux attitudes temporelles d'improvisation.

Assurer l'adaptation des transports publics urbains aux nouvelles exigences temporelles et spatiales relève donc de la mise en œuvre de dispositifs permettant la plus grande fluidité intermodale possible aussi bien du point de vue des correspondances (leur nombre, leur praticabilité, les « interfaces temporelles » disponibles...) que de l'information.

Se déplacer avec ses enfants, faire ses courses, voir ses amis : quelle place pour les transports publics ?

Les interviews réalisées dans le cadre de cette recherche sur les vécus du temps et les usages des modes de transport à Bruxelles visaient, comme nous l'avons dit précédemment, à aborder les questions de mobilité au départ principalement des activités et des contraintes non professionnelles. Dans cette optique, nous avons composé notre recueil d'informations au départ de trois situations particulières : les déplacements accompagnés d'enfants de moins de douze ans, les courses et les relations amicales. Nous nous attachons ici à présenter les spécificités de ces trois situations.

En ce qui concerne les déplacements avec les enfants, l'élément le plus remarquable est l'attention portée par les parents à la sécurité des enfants, que cela soit dans le cadre de l'autonomisation spatiale que ceux-ci doivent acquérir ou dans le cadre de l'usage accompagné des transports publics. Nous avons ainsi observé la difficulté des parents à concilier leurs rythmes d'adultes aux rythmes plus lents des enfants. Tous les déplacements accompagnés par un/des enfants en bas âge créent des inerties tant en amont (anticipation des besoins des enfants) que durant le déroulement du déplacement et de l'activité qu'il permet. Les parents ont ainsi à prévoir la durée du déplacement, à cibler plus précisément les lieux vers où il s'effectue, et à réduire les étapes de la chaîne d'activités afin de la faire correspondre à la résistance physique de l'enfant.

L'infrastructure des transports publics est généralement décrite comme rencontrant mal ces exigences et ne favorisant pas les déplacements avec enfants en bas âge. Les difficultés à l'entrée de certains bus et trams, la présence d'escaliers ou d'escalators, le manque de places assises assurées, le peu de confort des arrêts de surface lorsque les conditions climatiques sont peu propices à la sortie ou leur manque de sécurité pour assurer une surveillance constante de l'enfant en bas âge, constituent autant d'éléments qui défavorisent l'usage du transport public, même auprès de parents qui en étaient antérieurement des adeptes. Assurer un rythme suffisamment rapide aux déplacements et maintenir des chaînes d'activités relativement complexes, tout en garantissant un confort et une sécurité maximale à l'enfant semblent ne pouvoir être réalisés, à entendre beaucoup de parents, que grâce à l'automobile.

Pour ce qui des activités de consommation – les courses –, on observe que le temps qui leur est consacré prend une valeur différente selon le sens qui leur est attribué. D'aucuns les perçoivent comme étant uniquement fonctionnelles : s'approvisionner. Il s'agit alors de « gagner du temps ». D'autres, au contraire, perçoivent les courses comme un moment agréable, soit en lui-même, soit parce qu'il est associé à une autre activité (promenade, convivialité familiale ou amicale...). Dans ces cas, la dimension temporelle semble s'évanouir ou, à tout le moins, passer au second plan des préoccupations du client : « les heures ne comptent plus ».

Nous avons également pu observer que l'étendue et la complexité des déplacements sont fortement liées au mode de transport utilisé ou nécessaire pour réaliser les achats. Les courses alimentaires sont ainsi rarement associées au transport public, à la fois pour leur caractère pondéreux et encombrant, mais également pour

une question d'hygiène. De ce fait, les personnes ne disposant pas d'automobile vont souvent investir les commerces de quartier.

Les transports en commun ne favorisent pas non plus l'inscription des achats dans des chaînes d'activités complexes associant des activités supposant des formes de présentation de soi diverses. Ainsi, la présentation de soi professionnelle, par exemple, est souvent incompatible avec le transport de paquets ou de sachets laissant transparaître des caractéristiques privées¹⁶.

Ils sont par contre utilisés pour l'achat d'objets spécifiques ou pour des activités de shopping dans le centre-ville. Dans ces cas, ils pallient aux désagréments liés à l'usage de l'automobile en espace dense (bouchons, parkings...) qui pourraient connoter négativement une activité potentiellement perçue comme agréable par celui qui la réalise.

L'analyse des temporalités des relations amicales et en particulier du « passage à l'improviste », permet de mieux comprendre le vécu des socialités dans les compositions temporelles des acteurs. Chez les « routiniers » ou les « programmeurs » par exemple, les rencontres se font « spontanément » sur la base du croisement de temporalités organisées de manière similaire, alors que, pour les « improvisateurs », la rencontre ne peut procéder que d'une programmation au sein d'un flux d'activités peu organisé, ce qui implique la prise de rendez-vous. Or, les « improvisateurs » tendent, dans un tel cadre, à multiplier des contraintes horaires se chevauchant et entrant en concurrence.

Les relations amicales interrogent également l'organisation des déplacements. Si notre corpus d'interviews, constitué essentiellement de parents d'enfants de moins de douze ans, montre peu d'activités amicales réalisées en dehors des domiciles, nous pouvons cependant remarquer que la demande première est de repousser toute contrainte temporelle afin de « profiter du moment » où les personnes sont rassemblées. De ce fait, un mode de transport qui impose une limite horaire est perçu négativement car il contraint le déroulement de la relation. Ainsi, le transport public peut être utilisé pour se rendre à une réception mais n'offre souvent pas de réponse adéquate pour le retour au domicile. L'observation nous a également permis de noter que, même en matière de déplacement pour des relations amicales, des normes liées au cycle de vie semblent fonctionner. Par exemple, d'aucuns prétendent ne plus pouvoir demander à être raccompagnés en voiture parce que ce qui se fait à vingt ans ne se fait plus à trente cinq ou parce que la relation amicale ne peut générer des contraintes trop fortes pour la personne avec qui l'on est en relation. L'autonomie du déplacement doit donc être assumée. Dans ces cas, l'automobile, par sa souplesse (qui permet de plus l'extension spatiale du réseau amical) ou encore le taxi, lorsque son coût reste abordable ou qu'un excès d'alcool est anticipé, vont souvent être valorisés.

Pour de multiples raisons, la voiture est décrite comme étant le mode de transport le plus adaptable au confort de l'enfant, à la réalisation des courses ou à la rencontre des amis. On peut le constater et le regretter. On peut aussi s'interroger sur les

¹⁶ « C'est ça aussi, quand tu as une voiture, tu peux l'utiliser comme zone de stockage ! Quand tu es en tram, tu ne peux pas faire ça. Tu ne peux pas débarquer à un rendez-vous professionnel avec ton poulet, ou je ne sais pas. Donc le tram, ce n'est pas génial pour ça. » (Maude).

conditions respectives d'organisation des autres modes de transport qui rendent ce constat si évident pour la plupart des personnes interviewées, et s'interroger en particulier sur les manières de transformer les dispositifs d'usage des transports publics.

Ce que nous montre la recherche, c'est la crainte exprimée par beaucoup pour la maîtrise de leur organisation temporelle, s'ils utilisent le transport public. Face à ce stress, bien sûr, la première responsabilité du transporteur reste de respecter ses horaires pour les lignes ne fonctionnant pas en fréquence, de limiter les variations dans la durée des temps de parcours et de maintenir une information constante sur les délais inopinés pour les lignes denses afin de ne pas accroître la tension temporelle. Mais il faut sans doute aller plus loin et mieux utiliser les nouvelles technologies pour informer les voyageurs en temps réel des durées d'attente et des alternatives à leur disposition.

Il est nécessaire également de chercher des solutions du côté de l'infrastructure, notamment par l'amélioration de l'aménagement des arrêts, par la prise en compte des poussettes dans les trams, bus et métros, et par le couplage des démarches facilitant les déplacements des personnes à mobilité réduite avec les préoccupations des parents d'enfants en bas âge. Cette réflexion pourrait également s'inspirer de ce que le mode automobile a déjà réalisé (les nurseries et les commerces spécifiques des aires d'autoroutes, par exemple), en implantant des services particuliers dans quelques stations-nœuds du réseau de métro, voire à même les quais des stations de transit les plus importantes (Midi, Nord, Simonis...), de manière à permettre aux voyageurs d'« habiter » les espaces de flux et de faire du temps de déplacement un temps vécu plutôt qu'un temps perdu. Des efforts ont déjà été entrepris dans ce sens qui méritent d'être amplifiés. Ainsi par exemple, serait-il intéressant de créer, dans les principales stations d'interconnexions du réseau, des consignes (où laisser courses et bagages le temps, par exemple, d'une démarche administrative ou d'une pause) pour faciliter la construction de chaînes de déplacements et « alléger » les voyageurs.

Le vécu temporel du client, qui interpelle les sociétés de transport, ne relève pourtant pas seulement, à nos yeux, d'un problème d'infrastructure mais aussi d'une question de service qui met en jeu l'image des transports publics. Face à un public souvent stressé, pressé, inquiet, déjà concentré sur l'activité envisagée, il s'agit d'humaniser davantage le service de transport afin de faciliter la vie de l'usager, plutôt que d'attendre de celui-ci toujours plus de compétences techniques pour maîtriser l'enchevêtrement des réseaux et s'adapter à l'offre. Améliorer le confort et l'accueil aux arrêts et aux pôles d'échanges modaux et intermodaux est certainement un point essentiel pour cette nouvelle culture à instaurer¹⁷. Sans doute serait-il possible, par exemple, de mieux prendre en compte le confort des parents par la sécurisation des enfants lors des temps d'attente, voire d'assurer des formes ciblées d'encadrement adulte aux déplacements récurrents des enfants sur les lignes de transports publics (du type des APS, stewards urbains ou PTP déjà existants dans d'autres politiques urbaines). Sans doute serait-il possible également de valo-

¹⁷ Le nouveau contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB prévoit d'améliorer la situation des « arrêts » (article 27) et des « pôles d'échanges » (article 28) [STIB, 2007].

riser la qualité du contact « parents-enfants » ou le caractère festif pour les enfants des trajets en transports publics.

La responsabilité du développement de tels services ne devrait pas incomber au seul opérateur de transport public. Ecoles et commerces sont ainsi, par exemple, des acteurs qui pourraient être associés car ils constituent des lieux de concentration d'usagers potentiels. Les écoles disposent en outre d'une compétence éducative. Ne pourrait-on ainsi imaginer des collaborations entre sociétés de transport et écoles pour assurer la sécurité des enfants sur les trajets scolaires, ou l'offre de voyages gratuits aux parents utilisant un service de garderie d'enfants organisé par un centre commercial ou une grande surface ?

Les demandes concernant les services de transport nocturne sont du même ordre. Face à un public qui se plaint souvent d'avoir à « assurer » le rythme, comment offrir un service de transport qui permette que le « temps ne compte pas » ? Le public que nous avons rencontré est preneur d'un prolongement de l'offre de service (jusqu'à deux heures du matin environ – les rencontres amicales ne semblant pas dépasser ces horaires), couplé au taxi, qui assure de pouvoir rentrer à son domicile sans avoir à garder un œil sur sa montre¹⁸.

Conclusion

Trois constats traversent l'ensemble de cette recherche, qui interrogent tout à la fois les politiques urbaines et l'organisation des transports. Il s'agit de l'importance de la position dans le cycle de vie, des différences de genre dans la gestion du temps et de la nécessaire synchronisation des temporalités urbaines.

Le cycle de vie est, bien entendu, lié à l'âge, mais ne s'y réduit pas exactement. Comme l'expliquent Peto et al. [1992]¹⁹, un individu peut, par exemple, parcourir plusieurs fois dans sa vie le chemin qui conduit à une vie en ménage ou présenter une vie professionnelle non linéaire qui lui fait traverser à plusieurs reprises des étapes similaires. Vivre une même étape du cycle de vie ne peut pas se confondre non plus avec l'appartenance à une même génération qui suppose un vécu collectif commun.

La position dans le cycle de vie est importante pour la transformation tant des perceptions spatiales que des attitudes temporelles. Plus concrètement, la rupture dans les habitudes de déplacements qu'opère l'arrivée d'un enfant dans un ménage ou la transformation des relations d'amitiés à cette même étape du cycle de vie sont apparues de manière frappante dans les interviews que nous avons réalisées. De même, le passage à l'école secondaire reste une référence temporelle partagée par bon nombre de parents comme marquant l'autonomisation spatiale de l'enfant et donc l'usage autonome des modes de transport public.

Le report modal vers l'automobile, souvent imposé par l'arrivée de l'enfant et les multiples précautions que les parents prennent pour son confort, est rarement

¹⁸ Notre recherche a été menée avant que le réseau Noctis soit mis en place.

¹⁹ Plus particulièrement, le chapitre sur les « Facteurs d'intelligibilité des comportements » (pp.51-68).

compensé par un retour aux transports publics des parents quand l'enfant commence à affirmer son autonomie spatiale. Comment séduire à nouveau cette population ? Ne doit-on pas supposer, par analogie, l'existence d'un « cycle de l'usager du transport public » qui nécessiterait une phase de ré-initiation à l'usage de ces transports ? Des actions ciblées à destination des parents ne devraient-elles pas être entreprises lorsque sont demandés les premiers abonnements scolaires ?

Le deuxième constat a trait aux différences de genre dans la gestion du temps. Dans la quasi totalité des interviews de parents avec enfants de moins de douze ans, la femme est « maîtresse du temps domestique » : c'est elle qui généralement imprime le rythme familial que ce soit à travers les activités des enfants, les rencontres amicales ou familiales, ou tout simplement les tâches ménagères (repas, lessives...). Pour l'homme, la gestion du temps est plus « spatialisée », comme le sont ses activités. Au travail, il peut avoir une gestion du temps très stricte et très organisée, qui se décompresse dès le retour à la maison. Le poids de cette responsabilité féminine, surtout parmi les femmes qui travaillent, est accentué par le stress des déplacements générés par l'obligation de veiller à ce que se coordonnent tous les temps familiaux, alors que ceux-ci ont tendance à s'individualiser avec la montée en âge des enfants. On comprend que, dans ce contexte, la ponctualité et la fréquence des transports publics soient des éléments clés si l'on veut que ce mode prenne place dans l'organisation familiale. Dans certains cas, les femmes n'en ont d'ailleurs pas le choix, elles qui sont bien souvent contraintes à céder à leur conjoint l'usage de l'unique automobile familiale (ce qui explique la fréquentation proportionnellement plus importante des transports publics par les femmes en journée). Plus généralement, c'est à une meilleure prise en compte, par les sociétés de transport, du vécu temporel du client que nous appelons et à l'instauration d'une culture de service qui considère non seulement les besoins de déplacements de la clientèle mais aussi, plus globalement, l'ensemble des contraintes auxquelles celle-ci doit faire face²⁰.

Enfin, le troisième constat transversal de cette recherche a trait aux constructions collectives du temps qui demeurent structurantes pour les individus (les « temps sociaux »). Malgré l'importance accrue des activités non-professionnelles, on observe le maintien des grands rythmes collectifs liés au travail. Les relations amicales, les courses, les multiples activités avec les enfants... s'organisent ainsi toujours en référence aux rythmes quotidiens (journée/soirée) et hebdomadaires traditionnels (semaine/week-end), liés aux contraintes horaires professionnelles et aux rythmes biologiques (nécessité de sommeil).

Cependant, au sein de ces cadres collectifs, diverses formes d'individualisation du temps apparaissent. Les attitudes « réactives » et « impulsives » en sont l'expression la plus aboutie : répondre continuellement aux stimuli (externes ou internes) suppose le développement d'organisations temporelles spécifiques et continuellement adaptables aux situations. Le « planificateur souple », quoique valorisant toujours certaines formes de régularité, s'inscrit également dans cette dynamique par son souci de rester ouvert aux nouveautés et changements qui pourraient se présenter à lui.

²⁰ Le slogan de la STIB « On va vous faciliter la ville » va bien dans ce sens. Il est dommage qu'il soit en passe d'être abandonné.

L'individualisation des temps rend d'autant plus difficile la coordination de plages horaires devenues propres à chacun, que ce soit au sein de la famille ou dans les relations amicales. Cela conduit à une plus grande porosité des sphères d'activités et à l'apparition de nouvelles manières de coordonner vie professionnelle et vie familiale, relations amicales et temps de travail, etc.

Face à cette diversité des vécus du temps, l'on ne peut se soustraire à une interrogation plus large concernant les modes de synchronisation des acteurs sociaux. Cette question est d'autant plus importante que se développe une économie flexible valorisant tout à la fois des attitudes temporelles « réactives » et une activité économique vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Cette problématique rattrape déjà les politiques urbaines des grandes villes. On voit ainsi se développer des « maisons » et « bureaux » du temps dans diverses agglomérations européennes. A Bruxelles, des tensions temporelles ont pu être identifiées entre les horaires de travail dans certaines entreprises et ceux des transports publics ou des crèches, par exemple.

De son côté, la nuit est un bon révélateur des interrogations qui interpellent les rythmes diurnes. Traditionnellement, la nuit fonctionnait sur des rythmes plus lents que ceux de la journée, ce que révèle sans doute encore les préférences pour les rencontres amicales en soirée – moment où le temps ne compte pas –. Sa colonisation possible par les rythmes diurnes met en exergue l'affaiblissement des temps et des rythmes lents dans la dynamique sociale. Il n'est dès lors pas étonnant que les déplacements, plus lents, avec enfants, semblent si problématiques pour les personnes que nous avons rencontrées.

Comment élaborer une politique des temps qui permette d'éviter que des formes de temporalités (nous pensons ici particulièrement à « l'urgence » des réactifs) ne s'imposent à l'ensemble des acteurs sociaux ou que de trop nombreuses frictions apparaissent entre usagers de la ville aux temporalités différentes ? Comment développer une politique qui permette d'orchestrer les rythmes différents des membres des ménages, du travail, de la vie économique et de loisirs, tout en préservant les rythmes spécifiques de chacun ? Nul doute que la politique des déplacements, au cœur de la synchronisation effective des activités, est une ressource fondamentale de cette politique des temps. L'aménagement du territoire et une certaine mixité fonctionnelle réclamée par beaucoup de nos interlocuteurs pour permettre un meilleur enchaînement des activités en sont certainement d'autres.

Les résultats présentés dans cette recherche permettent déjà de mieux comprendre les manières dont les individus développant des activités à Bruxelles organisent leurs temporalités et leurs déplacements. Ils nous renforcent dans notre conviction de la nécessité d'approfondir la connaissance précise des logiques temporelles pour comprendre le système des temporalités urbaines et, dès lors, en améliorer le fonctionnement.

Bibliographie

- ASCHER F., 2000, "Les mobilités et temporalités, condensateurs des mutations urbaines", in BONNET M., DESJEUX D. (eds), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, pp. 201-214.
- BAILLY J.P., HEURGON E., 2001, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, Paris, Editions de l'Aube.
- HUBERT J.-P., TOINT P., 2002, *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur.
- KAUFMANN V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société.
- MERCURE D., 1998, *Les temporalités sociales*, Paris, Montreal, L'Harmattan.
- PETO D., REMY J., VAN CAMPENHOUDT L., HUBERT M., 1992, *Sida. L'amour face à la peur*, Paris, L'Harmattan.
- PRONOVOST G., 1996, *Sociologie du temps*, Bruxelles, De Boeck.
- SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES (STIB), 2007, *Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. 2007-2011*, Bruxelles.