

Mobilités et rythmes urbains

Entretien avec Vincent Kaufmann

FRANÇOISE LE LAY

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Il est également directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris.

Complexité des agendas, horaires et modes de travail, transports et déconnexion, tranches de vie... à travers cet entretien Vincent Kaufmann éclaire et illustre les liens étroits qui unissent rythmes de villes et mobilités quotidiennes.

En tant que spécialiste des questions de mobilité, comment êtes-vous venu à travailler sur les rythmes ?

Dans mes travaux de recherche menés avec le Forum Vies Mobiles, je me suis notamment spécialisé sur le sujet des grands mobiles, c'est-à-dire cette population, de plus en plus importante, qui se déplace, dans la vie quotidienne, sur de très grandes distances. J'imaginai que j'allais me pencher sur une sorte d'élite, des gens qui jonglent avec le temps et l'espace, qui sont dans le TGV, se déplacent en avion... et apprécient finalement cette vie. Or je me suis vite rendu compte que, certes ces gens existent, mais il y a aussi une part importante des grands mobiles qui sont obligés de vivre ainsi et qui en souffrent, notamment parce que cela implique des rythmes de vie extrêmement soutenus. C'est donc en travaillant sur ces grands mobiles que la question des rythmes a émergé.

Vous étudiez l'approche rythmique de la mobilité quotidienne. Pouvez-vous nous expliquer ce que cela signifie ?

Il y a quelque chose d'assez frustrant dans les approches classiques de la mobilité : elles s'inté-

ressent aux distances parcourues, au budget temps de transport, mais croisent rarement l'espace et le temps dans une analyse combinée. Dans l'esprit de l'école suédoise de la « Time Geography » des années 1970, notre approche rythmique de la mobilité quotidienne s'intéresse à l'espace et au temps dans un même schéma. Cela nous amène à décrire des allers-retours avec le domicile, en fonction des distances, du nombre de motifs de déplacements effectués, du nombre d'activités et cela nous permet de classer les journées selon leur complexité et leurs caractéristiques à la fois spatiales et temporelles.

Vos travaux montrent qu'il y a une diversité de ces profils rythmiques. La pendularité domicile-travail serait-elle obsolète ?

C'est une grande question. Quand on raisonne en termes de rythmes des journées, on peut distinguer des situations extrêmement différentes. On s'est rendu compte dans nos recherches – sur des données suisses mais ce serait la même chose avec des données sur la région bordelaise – que les personnes qui partent de chez elles le matin et rentrent le soir pour un motif travail, ou éventuellement qui partent le matin, rentrent à midi chez elles et repartent l'après-midi pour aller travailler, sont assez minoritaires. Et ce à double titre : d'une part, les déplacements domicile-travail ne représentent que 20 à 30 % des déplacements. D'autre part, parmi les personnes qui font des déplacements domicile-travail, il y en a entre 30 et 50 % qui ont des déplacements ne se résumant pas à ces allers-retours parce que la réalité est plus complexe, avec des enchaînements, avec d'autres activités réalisées dans la journée. On arrive notamment à identifier des groupes de personnes qui se déplacent seulement l'après-midi ou qui sortent à partir de 16 h et rentrent chez elles très tard le soir. À travers cette typologie rythmique, nous voyons une société dans sa diversité. Il y a peut-être là un message intéressant pour les pouvoirs publics.

Face à ces rythmes diversifiés, comment les transports publics peuvent-ils s'adapter ?

Ce n'est pas absolument évident. Quand on croise les différentes journées identifiées dans nos analyses rythmiques avec les pratiques des moyens de transport, on se rend compte que, dès que les horaires sont un peu atypiques, il y a assez peu de chance que les personnes prennent les trans-

ports en commun, tout simplement parce qu'il n'y a pas d'offre. Penser une offre de transports publics performante seulement pour les heures de pointe n'est donc plus pertinent. L'enjeu est, a minima, de couvrir la journée, par des services corrects. Pour le soir, la question est encore plus aiguë parce que c'est là que les transports publics perdent le plus d'usagers. Il n'y a peut-être pas besoin d'assurer une fréquence sur un réseau de bus toute la soirée, ce qui est essentiel c'est qu'il y ait une ou deux courses, et sans en chercher la rentabilité. Si nous voulons que des modes de vie puissent se construire avec des systèmes de transport autres que l'automobile, c'est important de pouvoir capter ces personnes-là.

À l'ère des horaires flexibles et du télétravail, comment expliquer que l'heure de pointe du matin perdure ?

La réponse à cette question renvoie au caractère très normé des rythmes dans la ville. Prenons un cas de figure : vous avez un horaire de travail complètement flexible mais vous avez deux enfants scolarisés qui commencent à 8 h 15. Il est très probable – et c'est ce que l'on voit dans les approches rythmiques – qu'en allant travailler vous les déposez à l'école et que par conséquent, vous vous retrouvez sur le chemin du travail à l'heure de pointe. Des phénomènes de ce genre sont extrêmement fréquents. De plus, il y a des différences assez fortes entre les pays. Les horaires flexibles et le télétravail partiel se développent de façon importante plutôt au nord de l'Europe. Les fonctionnaires de la Confédération suisse ont désormais le droit de comptabiliser comme heures de travail des temps de déplacement dans le train où les conditions de transport permettent de travailler. Il est également admis qu'un salarié-fonctionnaire suisse puisse commencer à travailler chez lui à 8 h pour éviter les heures de pointe. Cette flexibilité est en train d'entrer dans le droit du travail dans certains pays, moins dans d'autres, et je pense que cela a objectivement une influence sur les heures de pointe.

« Il y a une limite à l'idée qu'on pourrait rendre utiles tous les temps de la vie quotidienne, en particulier les temps de déplacement. »

Ce qui m'a frappé dans une étude menée en France et en Italie, c'est que le télétravail n'est pas forcément bien vu et bien vécu. Il peut y avoir un soupçon sur le salarié qui arrive à 10 h après avoir travaillé deux heures chez lui. Il existe une résistance à pra-

tiquer le télétravail parce que ce salarié peut se dire : « Je pourrais le faire mais mon employeur ne va-t-il pas considérer que c'est un signe de

motivation moindre ? » Une série de facteurs liés aux cultures et aux droits du travail contribue à faire perdurer des pointes non négligeables, notamment le matin.

Avons-nous le droit à la déconnexion dans le transport ? Le véhicule autonome permet-il de répondre à ce droit ?

Je reviens sur les grands mobiles – et il y a dans la région bordelaise de plus en plus de gens qui font des allers-retours entre Bordeaux et Paris – ça a l'air super en théorie, mais en réalité c'est souvent un rythme difficile à tenir à moyen ou long terme. Dans ce mode de vie, on doit optimiser ces temps de déplacement, les rendre fonctionnels. Or ces grands mobiles aimeraient retrouver un rapport au déplacement comme temps à soi où l'on peut regarder le paysage, écouter de la musique... On voit dans les enquêtes avec le Forum Vies Mobiles que certains craquent à cause du stress lié à cette grande mobilité (rupture conjugale, burn out, démission...). Il y a une limite à l'idée qu'on pourrait rendre utiles tous les temps de la vie quotidienne, en particulier les temps de déplacement. Or nous avons besoin de déconnexion et de rêverie. Le véhicule autonome risque d'avoir l'effet inverse. Il est conçu par les constructeurs, pour l'instant, comme une « smart car », hyperconnectée, qui permettrait de faire beaucoup de choses, mais certainement pas de se déconnecter.

Comment faire des déplacements domicile-travail un temps qu'on peut s'approprier et non pas un temps perdu ?

Il faut différencier l'automobile des autres moyens de transport. Pour beaucoup d'automobilistes, ce n'est pas forcément grave ou mal vécu d'être dans un bouchon, surtout s'ils écoutent une bonne émission à la radio ou de la musique. Ça va même plus loin parfois. Un exemple : à Genève, l'un des objectifs de la politique de déplacement est de décharger le centre-ville, notamment le pont du Mont-Blanc très

embouteillé aux heures de pointe, en proposant des itinéraires de contournement plus rapides. Or, beaucoup de personnes continuent d'emprunter ce pont. Nous avons mené une petite étude pour comprendre pourquoi. Il s'avère que c'est pour des raisons payagères, car le panorama y est magnifique, qu'il s'agisse du jet d'eau ou de la vue sur les Alpes, et ça c'est très intéressant. Le temps de déplacement en voiture individuelle, même si on est arrêté, peut être un temps pour soi, une espèce de bulle. Pour les transports en commun, c'est plus compliqué parce que souvent on se retrouve aux heures de pointe dans des véhicules bondés où les distances interpersonnelles ne sont pas respectées. Il est extrêmement difficile de faire quoi que ce soit, même regarder son téléphone. En revanche, dès qu'on est un petit moins serré, le transport en commun retrouve des qualités : on peut regarder la ville et, si l'on a une place assise, ça change tout, on peut faire des micro-activités avec des objets connectés, ou lire. Pour faire du déplacement domicile-travail un temps qui n'est pas simplement une parenthèse, un interstice à minimiser, il faut offrir un minimum de confort.

À ce titre, le transport ferroviaire régional est incontournable s'il offre une bonne fréquence et un peu de confort. Pour beaucoup de gens, aller travailler en train correspond à un apaisement parce que, même si c'est un peu plus lent qu'en voiture, on peut utiliser son temps et c'est moins stressant.

Entre liaisons rapides et politiques de ralentissement, comment la question de la vitesse – ou des vitesses – est-elle abordée dans les métropoles ?

Elle est forcément abordée sous l'angle de la multiplicité des vitesses... Personnellement, j'aborde la vitesse à partir d'un autre angle, en mobilisant la notion de réversibilité, empruntée à Henri Lefebvre. La réversibilité est l'idée de chercher à minimiser l'impact d'une action sur sa vie. Si on reprend le cas de la personne qui habite Bordeaux et trouve un travail à Paris, elle se dit qu'elle va faire des allers-retours pour éviter de se déraciner de Bordeaux où elle a ses réseaux d'amis, sa famille, ses habitudes et va donc utiliser le TGV. Dans cette logique on utilise la vitesse

de transport au service de sa sédentarité. C'est un paradoxe. La réversibilité, on la retrouve dans beaucoup de domaines différents liés à la mobilité.

Je relierais donc ce sujet de la vitesse à la réversibilité et aussi à la question des inégalités de l'accès à la ville car tout le monde ne peut pas se payer cette réversibilité. Finalement une part de la population a accès aux transports rapides, à la communication immédiate, et l'utilise beaucoup à des fins de réversibilité mais il y a d'autres catégories de population qui ont beaucoup moins accès à cette vitesse et qui sont, d'une certaine manière, plus attachées à la lenteur et au local. Dans nos sociétés urbaines, l'accès à la vitesse et ses usages sont extrêmement différenciés socialement et spatialement.

La saturation des réseaux n'est-elle pas paradoxalement un facteur d'innovation ?

Je vais terminer sur une touche un peu provocatrice. On a toujours considéré que la saturation, les bouchons, l'engorgement étaient un défaut dans le domaine de la mobilité. Et si on en faisait un instrument de régulation ? Si nous souhaitons provoquer des reports vers d'autres usages, ou un retour vers la proximité, peut-être ne devrions-nous plus chercher à assurer ce grand flux rapide mais au contraire le laisser se dégrader, se saturer. Je sais qu'à Bordeaux vous avez une rocade très embouteillée. C'est peut-être un peu scandaleux de dire des choses comme cela, mais si tous les matins vous mettez une heure et demie pour aller travailler en voiture sur une autoroute embouteillée, peut-être qu'au bout de quelques années vous vous direz : « J'en ai assez, je retourne habiter en ville. » Est-ce que ce n'est pas le genre de mouvement qu'on aimerait avoir de temps en temps ? Ça se discute. Mais nous devrions peut-être élargir nos cadres de pensée pour proposer des choses plus intéressantes en matière de planification des réseaux autoroutiers. —